Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 listopada 1935 r. | NR. 32

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Postulaty sfer gospodarczych Izby

(Na marginesie konferencji Międzyministerjalnej Komisji Wspólpracy z Samorządem Gospodarczym).

Konferencja sfer gospodarczych przemysłowo - handlowych, rolniczych i rzemieślniczych z Międzyministerjalną Komisją współpracy z samorządem Gospodarczym, która odbyła się w Gdyni w dniu 8 listopada, dała sposobność tym sferom dokonać przeglądu całokształtu swej sytuacji obecnej we wszystkich przejawach codziennego życia gospodarczego, sformułować ją we wnioskach konkretnych i wysunąć szereg postulatów, uwzględnienie których, zdaniem tych sfer, może do pewnego chociażby stopnia złagodzić ciężką sytuację, w jakiej to życie się znajduje.

Sformułowanie wniosków i postulatów zostało ułatwione w ten sposób, że zgóry ustalono program zagadnień, jakie miały być wyjaśnione. Główne grupy programu dotyczyły spraw obrotu wewnętrznego, obrotu zagranicznego, spraw komunikacyjnych*), podatkowych, socjalnych, zagadnień oddłużeniowych i wreszcie spraw administracyjno-samorządowych. Wyszczególnione części programu stanowiły część ogólną zagadnień, jakie przedstawiono Komisji, dalsze części programu dotyczyły zagadnień specyficznych, rolniczych, przemysłowo - handlowych i rzemieślniczych, a dalej spraw natury regjonalnej, to znaczy spraw szczególnego znaczenia dla danego okręgu gospodarczego, a jednocześnie stanowiących kompleks zagadnień specyficznie odróżniający go od innych okręgów.

Przechodząc do przeglądu zagadnień, sformułowanych w pierwszej części programu, pragniemy zaznaczyć, iż nie byłoby możliwem przedstawić na tym miejscu wszystkich poruszonych spraw tak ze względu na konieczność uwzględnienia jedynie spraw, wzbudzających zainteresowanie ogólne, jak również i ze względu na niecelowość rozpraszania uwagi na sprawy o znaczeniu mniejszej wagi, lub na sprawy o małym zasięgu zainteresowań. Z drugiej strony nie uważamy za wskazane już obecnie przedstawiać postulatów z zakresu naszej polityki morskiej i spraw żeglugowo portowych, które to zagadnienia ze względu na ich wagę specjalną tak dla naszego okręgu jak i w skali ogólno państwowej powinny być przedstawione osobno, jak to zresztą miało miejsce i podczas konferencji w dniu 8 listopada.

*) Sprawy te poruszone zostały w dziale „Sprawy komunikacyjne".

Na czoło spraw dotyczących obrotu wewnętrznego wysunięte zostało zagadnienie rozpiętości pomiędzy cenami, uzyskiwanemi przez producenta rolnego, a płaconemi przez konsumenta w mieście za podstawowe artykuły spożywcze. Zagadnienie to nabrało szczególnej wagi ze względu na konieczność wzięcia pod uwagę rentowności warsztatów rolnych, zainteresowanych w uzyskiwaniu możliwie wysokich cen za swe produkty, przy jednoczesnej konieczności obrony interesów konsumenta miejskiego. Z uwagi na to, że rozpiętość tych cen jak skonstatowano na podstawie informacyj tak Izby Rolniczej jak i Izby Przemysłowo - Handlowej, waha się w granicach od 50 do 150, a nawet 200 procent zwłaszcza jeśli chodzi o mięso i pieczywo, ustalono konieczność wspólnego bardzo skrupulatnego zbadania przyczyn tego zjawiska przez zainteresowane sfery rolnicze i rzemieślnicze przy

współudziale sfer przemysłowo - handlowych, a to przy zastosowaniu metody przestudjowania wszystkich składników kosztów, jakiemi obciążone są produkty żywnościowe w fazach przechodzenia ich od producenta do konsumenta. Już teraz można pod tym względem stwierdzić, iż jedną z przyczyn natury zasadniczej o charakterze ogólnym tego zjawiska jest rozproszkowanie handlu na coraz mniejsze warsztaty z powodu przeciążenia różnemi świadczeniami natury fiskalnej i socjalnej większych przedsiębiorstw kupieckich, co spowodowało ich powolny zanik przy jednoczesnem powstawaniu kupiectwa drobnego, innemi słowy rozwojowi procesu równania wdół. Wynikł z tego już odrazu wniosek, że istnieje paląca konieczność strukturalnej odbudowy handlu w kierunku przywrócenia rentowności większych placówek handlowych przez zastosowanie równomiernych obciążeń podatkowych i socjalnych bez uprzywilejowania placówek drobnych, podkopujących rozwój poważnego handlu.

Drugiem zagadnieniem doniosłej wagi wysuniętym w dziedzinie obrotu wewnętrznego było zaopatrzenie przemysłu przetwórczego, rzemiosła i producentów rolnych w podstawowe artykuły surowcowe jak węgiel, żelazo i inne narzędzia pracy. Sfery przemysłowe i handlowe, jak również rolnicze i rzemieślnicze przejawiły pod tym względem całkowitą jednolitość zapatrywania, stwierdzając, że główne trudności pod względem leżą w konieczności zaopatrywania się w te surowce przemysłu skartelizowanego. Niemniej sprawa karteli na konferencji głębiej poruszona nie została, ponieważ stanowi ona już przedmiot szczegółowych badań czynników miarodajnych, wyniku których sfery gospodarcze okręgu Izbowego oczekują z wielkiem zainteresowaniem, mając nadzieję, że niejedna anomalja w tej dziedzinie zostanie usunięta. Stan obecny zaopatrywania w podstawowe surowce sfer rolniczych przedstawia się wręcz katastrofalnie, jeśli się porówna przedwojennną, względnie przedkryzysową relację wartości produktów rolnych z wartością surowców przemysłu skartelizowanego.

Pozatem przemysł okręgu Izby wysunął konieczność zliberalizowania i uproszczenia polityki przywozowej w stosunku do surowców pochodzenia zagranicznego, stanowiących podstawę produkcji wielu zakładów przemysłowych okręgu Izbowego, przedewszystkiem zaś przemysłu olejarskiego i przetwórczości ziaren kakaowych. Wreszcie drzewny przemysł przetwórczy wysunął trudności, jakie przeżywa w związku z wysokością cen na drzewo, nabywane w Lasach Państwowych.

Dalszem zagadnieniem wielkiej wagi tak dla handlu, jak i przemysłu w okręgu Izbowym było kształtowanie się stosunków wzajemnych pomiędzy nimi, a działalnością spółdzielni, monopoli państwowych i instytucyj publicznych. Co do spółdzielni, to stwierdzona została pewna rozbieżność interesów pomiędzy handlem i przemysłem z jednej strony a rolnictwem z drugiej. O ile to ostatnie przejawia dążność do rozszerzenia działalności spółdzielni, o tyle przemysł a zwłaszcza handel stoi na stanowisku, że w interesie ich leży jedynie rozwój spółdzielni kredytowych oraz spółdzielni rolniczych o charakterze przetwórczym, natomiast powinny być zniesione przywileje spółdzielni handlowych i warunki ich pracy powinny być zrównane z warunkami pracy kupiectwa samodzielnego.

Tej samej natury i to poważne zastrzeżenia ze strony sfer gospodarczych okręgu Izbowego wysunięte zostały w stosunku do działalności monopoli państwowych, przedsiębiorstw państwowych i wogóle przedsiębiorstw, opartych na zasadach etatystycznych. Jednomyślna opinja sfer gospodarczych stwierdziła, że działalność przedsiębiorstw państwowych i instytucyj publicznych na warunkach uprzywilejowanych i nie opartych na zasadach kupieckich oddziaływuje zgubnie na egzystencję i rozwój przemysłu i handlu, zwłaszcza w wypadkach, gdy instytucje te nie są pociągane do świadczeń na rzecz Skarbu Państwa, co stwarza dla nich warunki konkurencyjne zupełnie nie do zwalczenia przez przedsiębiorstwa o charakterze prywatnym. W okręgu Izbowym szczególnie dotkliwie daje się odczuć konkurencja przedsiębiorstw państwowych w stosunku do przemysłu drzewnego i przemysłu młynarskiego, ze względu na działalność tartaków Lasów Państwowych oraz Państwowych Zakładów Przemysłowo - Zbożowych.

Dla przemysłu graficznego w okręgu Izby stworzone zostały bardzo ciężkie warunki egzystencji przez powołanie do życia centrali druków w Warszawie przy Polskiej Agencji Telegraficznej, która to centrala uniemożliwiła bezpośredni kontakt pomiędzy warsztatami przemysłu graficznego, a zamawiającemi druki instytucjami państwowemi. Przemysł graficzny w okręgu Izby stanął na stanowisku, że w interesie publicznym należy przydzielać dostawy na druki drogą przetargów publicznych przy uwzględnieniu w pierwszym rzędzie zakładów graficznych miejscowych.

W zakresie dostaw dla instytucyj państwowych i wojska sfery gospodarcze okręgu Izby, stanęły na stanowisku, że istotną rzeczą jest cena i jakość towarów, a nie osoba dostawcy. Uregulowanie tego zagadnienia nastąpić powinno zmianie w kierunku bezstronnego traktowania wszystkich oferentów i odpowiednie usprawnienie przetargów, do czego niezbędnem jest najszybsze wydanie ustawy o przetargach i dostawach dla instytucyj publicznych.

W dziedzinie kredytowej sfery gospodarcze wysunęły postulat uruchomienia kredytów długoterminowych na zasadach hipotecznych oraz obniżenia stopy krótkoterminowego

kredytu. Sztywna działalność bankowości polskiej, zdaniem sfer przemysłowo-handlowych powinna być przekształcona na bardziej liberalną nietylko ze względów gospodarczych, ale także politycznych z uwagi na wzmagające się wpływy na Pomorzu kapitałów obcych w szczególności niemieckich. Powinna być również zliberalizowana działalność Komunalnych Kas Oszczędności, zaś działalność P. K. O. powinna być wykorzystana nietylko w kierunku prowadzenia kapitałów, lecz również rozprowadzenia ich na potrzeby życia gospodarczego.

Przechodząc do omówienia spraw, związanych z obrotem zagranicznym sfery gospodarcze wysunęły szereg postulatów zasadniczych, które dadzą się sformułować w sposób następujący:

Przy zawieraniu umów handlowych przyciąga się do współpracy także samorząd gospodarczy. Reprezentacja jego w poszczególnych delegacjach jednakże niedostatecznie informuje Izby Przemysłowo - Handlowe o stanie pertraktacyj w trakcie zawierania umów handlowych, przez co uniemożliwia w poszszczególnych fazach rokowań zgłaszanie przez zainteresowane gałęzie przemysłu aktualnych postulatów. W interesie korzystnej dla Polski wymiany towarowej leży, aby ten stan rzeczy uległ poprawie, co, zdaniem naszem, da się osięgnąć przez przyciągnięcie do czynnej współpracy przedstawicieli poszczególnych działów wytwórczości krajowej.

Jako bolączkę naszych obrotów handlowych z zagranicą należy uznać uruchamianie zbyt wysokich kontyngentów na przywóz artykułów przemysłowych, wyrabianych w kraju w odstatecznej ilości i odpowiedniej jakości, a z drugiej strony ograniczenie przywozu surowców i półfabrykatów, niezbędnych dla produkcji krajowej. Szczególnie w naszym okręgu odczuwa się dotkliwie ograniczenia przywozu skór surowych, ziarn kakaowych, masła kakaowego, ziarn palmowych, kopry, kluczy surowych itd.

O ile chodzi o kwestję wydawania pozwoleń przywozu i udzielania ulg celnych, to obecna procedura załatwiania podań wymaga przyśpieszenia. Jest to szczególnie ważne dla naszego przemysłu, który z braku potrzebnych surowców niejednokrotnie jest zmuszony wstrzymywać odnośne działy, względnie całą swoją produkcję, albo nie może wykorzystać odpowiedniej konjunktury zakupu.

Pomorze, a szczególnie Gdynia, wymagają specjalnie przychylnego traktowania w zakresie udzielania zezwoleń przywozowych. Gdynia powinna niezależnie od zaspakajania konsumcji swego okręgu, otrzymywać przydziały, któreby zapewniły jej w zaopatrywaniu okręgu i reszty kraju w towary importowe, przynajmniej ten stopień sprawności, jakim odznacza się port gdański.

Pozwolenia przywozu owoców południowych na zasadach kompensaty towarowej należałoby w interesie zwiększenia eksportu rolnego udzielać firmom, które w zamian za import towarów zagranicznych wywożą produkty rolnicze.

W celach zwiększenia naszego eksportu w dzisiejszych warunkach ostrej konkurencji na rynkach zagranicznych, nieodzownem jest podejmowanie szybkiej decyzji w odniesieniu do poszczególnych tranzakcyj. Nie zawsze bowiem zainteresowana firma eksportowa może zwlekać z zawarciem tranzakcyj eksportowych do chwili załatwienia sprawy przez Radę Polityki Kompensacyjnej. Dlatego proponujemy, aby w odniesieniu do pionierskich tranzakcyj eksportowych decydować mogła specjalna Komisja, złożona z reprezentanta zainteresowanej Izby Przemysłowo - Handlowej, delegata Rady Polityki Kompensacyjnej i wyznaczonego urzędnika Wydziału Handlu Zagranicznego Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Na podstawie zbadanej przez Izbę kalkulacji eksportowej określałaby wzmiankowana Komisja wysokość pomocy, co już dałoby eksporterowi możliwość finalizowania pertraktacyj eksportowych. Decyzja ta, jako tymczasowa, poddanaby została, ze względów formalnych, do zatwierdzenia R. P. K.

Jest również koniecznem, aby tranzakcje eksportowe pionierskie, podjęte przed rozpatrzeniem podania o pomoc finansową, były odpowiednio honorowane ex post. Pozatem z uwagi na zapewnienie ciągłości działalności eksportowej, winna być przyznawana pomoc finansowa zasadniczo na dłuższe okresy czasu.

Poza przewlekłością procedury przy staraniach o pomoc finansową dla eksportu, uskarżają się eksporterzy na duże opóźnianie w wypłacie tej pomocy. Koniecznem tu jest zarówno, aby zainteresowany Urząd Celny w szybkim terminie wydawał deklaracje wywozowe, jakoteż, aby Związek Izb przyśpieszył procedurę wypłaty należnej pomocy.

Eksport szczególnie płodów rolnych mógłby być w pewnym stopniu zwiększony, gdyby branżowe organizacje, eksportujące odnośne produkty, wykorzystywały całkowicie przyznawane nam przez inne kraje kontyngenty. W tym celu należy koniecznie spowodować ścisłą współpracę zainteresowanych związków branżowych i skoncentrować w jednej instytucji kontrolę nad wykorzystywaniem przyznawanych Polsce kontyngentów. Równocześnie należałoby uzależnić premjowanie eksportu płodów rolnych od pewnego stosunkowego obsługiwania rynków odbiorczych nietylko najłatwiejszych, lecz i deficytowych.

Pozatem wywóz krajowych produktów mógłby być zwiększony, gdyby nie ograniczało się wymiany towarowej na zasadach kompensaty prywatnej, oraz, jeżeliby działalność informacyjna naszej służby konsularnej zagranicą została usprawniona. Raporty konsu-

larne docierają obecnie do samorządu gospodarczego ze znacznem opóźnieniem. Utrudnia to należyte informowanie zainteresowanych o konjunkturalnych rynkach zbytu, a szczególnie o stopniu wykorzystania przyznanych nam przez poszczególne kraje kontyngentów towarowych i dewizowych.

W dziedzinie zagadnień podatkowych sfery gospodarcze wysunęły postulaty następujące:

Różnorodność podatków oraz dodatków do podatków utrudnia w wielkiej mierze szybką orjentację w terminach ich płatności i powoduje potrzebę utrzymywania dużego i kosztownego aparatu biurowego. Brak należytej znajomości tak obszernego u nas obowiązującego ustawodawstwa jest częstokroć przyczyną popadania płatników w zaległości.

Ordynacja podatkowa działa jeszcze za krótko, ażeby wyrobić sobie ostateczny sąd o niej. Dotychczasowe obserwacje pozwalają wnioskować, że wymiar podatku odbywa się bardziej prawidłowo, jak dotychczas i usunięcie czynnika obywatelskiego nie wywołało, zdaje się, skutków ujemnych. Pewne zastrzeżenia budzą Sekcje Komisji Odwoławczej, które z natury rzeczy składają się z małej ilości członków. Członkowie Sekcji częstokroć nie znają stosunków miejscowych płatnika. Wobec tego Sekcje winny przyciągać dla informacji rzeczoznawców, obeznanych ze stosunkami miejscowemi odwołującego się płatnika.

Częstokroć zdarza się, że informacje Urzędów Skarbowych nie są zbierane z należytą starannością i przez to powodują dużo nieporozumień. Z tych często powodów odrzuca się księgi handlowe, zastosowując do tych płatników indywidualne wymiary. Powoduje to niechęć do prowadzenia ksiąg, odwołania i zatargi między płatnikiem i władzami skarbowemi. Zdaniem sfer gospodarczych, rewizje ksiąg odbywać się winny pod kątem widzenia większej ufności do płatnika.

Daje się wyczuwać chęć zbyt pochopnego stosowania w praktyce norm obrotowych. Wiadomem jest, że ustalenie norm jest bardzo utrudnione, ze względu na różnorodność przedsiębiorstwa pod względem strukturalnym chociażby tego samego były charakteru.

Władze skarbowe nie zawsze wstrzymują egzekucję płatnikom, których egzystencja gospodarcza jest zachwiana, a odwołanie od wymiaru podatkowego nie zostało jeszcze rozpatrzone. Opłaty egzekucyjne są niesłychanie wygórowane i winny być obniżone o połowę. Szczególnie koszta upomnień winny być obniżone do 50 groszy.

Sfery gospodarcze zgłaszały do tego punktu postulaty w sprawie rewizji taryfy świadectw przemysłowych, a w drodze doraźnej zmianę conajmniej świadectw dla hurtu między I a II kategorją handlową świadectw przemysłowych, któreby to przedsiębiorstwa opłacały półroczną należność świadectw przemysłowych kategorji I-ej handlowej przy obrocie 1 miljona złotych. Trudności finansowe powodują konieczność rozłożenia opłaty za świadectwa przemysłowe na dwie raty, możliwie półroczne.

Jest rzeczą wskazaną wydanie Izbom Skarbowym i Urzędom Skarbowym polecenia, aby przychylnie ustosunkowywały się do podań przedsiębiorstw o pozwolenie na zwiększenie stanu zatrudnienia bez obowiązku uiszczania dopłaty do wyższej kategorji świadectwa przemysłowego, jeżeli odnośne przedsiębiorstwo zamierza zatrudnić dodatkowo bezrobotnych, w celu zmniejszenia bezrobocia. Ma to szczególnie miejsce w przedsiębiorstwach, posiadających IV kategorję przemysłową. Izba Skarbowa w Poznaniu załatwiła kilka dotychczas tego rodzaju podań odmownie.

Dotychczasowa zasada ustalania podatku lokalowego od podstawowego komornego przedwojennego jest niesprawiedliwa. Również stopa podatkowa nie powinna przekraczać 8%.

Niższość konkurencyjną naszych warsztatów pracy potęguje dodatek do państwowego podatku dochodowego, który obowiązuje tylko na ziemiach zachodnich i który wymierza się przy dochodach fundowanych w wysokości 3%, a przy dochodach niefundowanych w wysokości 4 do 5% od dochodu. Z powodu tego podatku osłabiona jest także siła nabywcza urzędników i pracowników umysłowych. Byłoby zatem wskazane, aby pod względem ciężarów dziś po 16-letniem istnieniu niepodległego Państwa Polskiego ziemie zachodnie zostały wreszcie zrównane z resztą Polski. Dodatkowe obciążenie urzędników wspomnianym dodatkiem komunalnym do państwowego podatku dochodowego należałoby zatem przyjąć pod uwagę, przy projektowanem obecnie podwyższeniu podatków od wynagrodzeń urzędników, aby ich płace zrównane zostały z poborami urzędników reszty Polski.

Skomplikowane ustawodawstwo i przepisy wykonawcze są jednym z powodów wielkiej ilości podań i odwołań, jedynego środka obrony płatnika. Częstotliwość wnoszenia podań i stawiania różnych wniosków wpływa w poważnym stopniu na koszty handlowe przedsiębiorstwa.

Spadek obrotów i spadek cen przy wielkiej sztywności świadczeń, obciążający przedsiębiorstwo, pociąga za sobą konieczność znacznej redukcji norm średniej dochodowości. Dotychczasowe normy winny być dostosowane do zmiany powyższych elementów, a więc w granicach od 20—30%.

Dla Gdyni należałoby obniżyć ustalone na okręg Izby Skarbowej w Grudziądzu stawki ryczałtem o dalsze 20%, ze względu na znacznie wyższe koszta handlowe, spowodowane lokalnemi warunkami (czynsze są wyż-

sze o 400 do 500%, personel jest droższy, tak samo opłaty świadczeń użyteczności publicznej).

Na czoło postulatów sfer gospodarczych w okręgu Izby w zakresie spraw socjalnych wysunięty został postulat przeprowadzenia jak najrychlej gruntownej reformy ubezpieczeń społecznych wogóle w kierunku zredukowania składek i uproszczenia procedury przy wymiarze i ściąganiu opłat ubezpieczeniowych. Dalej wysunięty został postulat konieczności wprowadzenia ścisłej kontroli, aby ustawy socjalne były respektowane przez wszystkie bez wyjątku warsztaty pracy, gdyż przy istniejącym stanie rzeczy przemysł anonimowy i chałupniczy uchylają się zupełnie od ponoszenia wszelkich ciężarów socjalnych, co stwarza dla warsztatów, pracujących legalnie, bardzo poważną konkurencję. Sfery gospodarcze pozatem domagają się ścisłego przestrzegania przez ubezpieczalnie społeczne rozporządzeń Ministerstwa Opieki Społecznej dotyczących wprowadzenia ulg przy spłacie zaległości składek ubezpieczeniowych. Wskazały również sfery gospodarcze na nienormalne kształtowanie się płac w przedsiębiorstwach państwowych w porównaniu do przedsiębiorstw prywatnych, obecnie bowiem w wielu przedsiębiorstwach państwowych płace są wyższe o 100% niż w przedsiębiorstwach prywatnych. Wreszcie wskazanem zostało na konieczność ujednolicenia warunków pracy w całej Polsce w kierunku ustalenia minimalnych płac dla każdej gałęzi przemysłu, a to ze względu na to, że przemysł w okręgu Izbowym płaci za robociznę o wiele wyższe stawki, niż w innych dzielnicach.

Przechodząc do zagadnień oddłużeniowych sfery przemysłowo handlowe okręgu Izby wskazały na to, że oddłużenie rolnictwa i samorządu terytorjalnego przerzuciło cały ciężar finansowy tej akcji na handel i przemysł, które ze swej strony nie mają żadnych możliwości upłynnienia zamrożonych w rolnictwie swych pretensji

Logicznie więc rzecz biorąc trzebaby akcją oddłużeniową objąć również handel i przemysł albo przynajmniej spowodować Bank Akceptacyjny by przejmował pretensje kupieckie i przemysłowe na równo z pretensjami banków, a dalej zadłużenia kupca i przemysłowca tak w bankach państwowych jak i w bankach prywatnych skumulować i rozłożyć na szereg lat przy niższej stopie oprocentowania (5 proc. rocznie). Zadłużenia te mają przeważnie charakter pozornie krótkoterminowy weksli, de facto od lat prolongowanych. Taka forma kredytu jest dziś bardzo uciążliwa i kosztowna. Obecnie wszystkie niemal kredyty wekslowe zbiegają się via banki dyskontowe w Banku Polskim, dlatego winien Bank Polski w sprawie odmrożenia tych prolongacyjnych weksli, znaleźć formę spłaty, odpowiadającą dzisiejszym możliwościom płatniczym dłużnika. Ponieważ pośrednictwo banków obciąża te długi 100% dopłatą do stopy Banku Polskiego, należałoby te weksle wycofać z banków pośredniczących. Bank Polski przejąłby te zobowiązania wraz z równoczesnem zabezpieczeniem banków pośredniczących i traktowałby od tej chwili zaległość jako dług bezpośredni przy stopie ulgowej. Dotychczasowa opłata banku pośredniczącego winna iść na amortyzację kapitału.

Przedstawieniem wyżej scharakteryzowanych postulatów Komisji Międzyministerjalnej współpracy z Samorządem gospodarczym zainicjowana została akcja bezpośredniego kontaktu sfer gosodarczych z czynnikami rządowemi. Zgodnie z zapowiedzią przedstawicieli tej komisji poruszone sprawy zostaną szczegółowo opracowane i przedstawione panu wicepremjerowi Kwiatkowskiemu. Uzasadnionemi więc są oczekiwania ze strony tych sfer, że postulaty ich wzięte będą poważnie pod rozwagę i przedsięwzięte zostaną środki, konieczne dla złagodzenia obecnego ciężkiego położenia warsztatów przemysłowych i handlowych. W wielu wypadkach zadośćuczynienie postulatom wymagać będą jedynie przejawów zrozumienia i dalszej woli ze strony czynników rządowych, to też sfery gospodarcze wierzą, że w granicach najdalej idących możliwości postulaty ich zostaną uwzględnione.

L. G.



WALNE ROCZNE ZEBRANIE DELEGATÓW ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W niedzielę, dnia 10 listopoda 1935 r. odbyło się w Gdyni Walne Roczne Zebranie Delegatów Związku Towarzystw Kupieckich przy udziale 90% uprawnionych do głosowania delegatów.

W roku bieżącym obrady miały charakter ściśle wewnętrzny bez udziału przedsta-

wicieli władz i poświęcone były wyłącznie sprawozdaniu Centrali i sprawom organizacyjnym. Taka wewnętrzna forma Zjazdu tłómaczy się tem, że w dniu 24 listopada rb. odbędzie się w Krakowie wielki kongres ogólno-kupiecki z udziałem najwyższych przedstawicieli władz państwowych i z uwagi na to, że w ubiegłym roku Walne Zebranie miało z powodu 15-lecia charakter reprezentacyjny.

Zjazd powitał Prezes miejscowej Korporacji Kupieckiej p. Dr. Władysław Smoleń, poczem Prezes Związku p. poseł Tadeusz Marchlewski złożył obszerne sprawozdanie z pracy Centrali. Przemówienie swe p. poseł Marchlewski zakończył odczytaniem projektu rezolucji głównej, tekst której podajemy niżej. Zjazd udzielił absolutorjum władzom związkowym. Następnie odbyły się wybory Prezesa Związku i 5 członków Zarządu Głównego. Mimo rezygnacji Prezesa Marchlewskiego Zebranie, nie mogąc uzgodnić następcy, jednomyślnie wybrało go ponownie. Pan Prezes Marchlewski oświadczył, że dla uniknięcia przesilenia w organizacji przyjmuje wybór z zastrzeżeniem, że będzie go piastował tylko czasowo, aż do uzgodnienia osoby nowego Prezesa. W dalszym ciągu wybrano na okres 3-ch lat członków Zarządu Głównego pp. A. Korzeniewskiego — Grudziądz, J. Mazura — Grudziądz, Kazimierza Muchę — Gdynia, Fr. Kuberskiego — Świecie, Romana Łukowicza — Kościerzyna i posła Stamma Romana — Chojnice. Równocześnie podał p. Prezes Marchlewski do wiadomości, że korzystając z uprawnień Prezesa powoła drogą nominacji pp. Alojzego Ruchniewicza — Grudziądz i Czesława Nowackiego — Gdynia.

W drugiej części obrad przyjęto zwykłe Rezolucje główne oraz cały szereg szczegółowych rezolucyj pod adresem poszczególnych władz. Uchwalono również jednogłośnie apel do kupiectwa Okręgu Nadnoteckiego o połączenie organizacyjne w interesie wspólnego solidaryzmu kupiectwa chrześcijańskiego. Zjazdowi marszałkował Prezes Korporacji Kupieckiej w Gdyni p. Dr. Smoleń.

Wspomniana wyżej rezolucja główna ma brzmienie następujące:

„Tegoroczne Walne Zebranie Delegatów Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu odbywające się w Gdyni, przypada w chwili przełomowej, kiedy ważą się losy naszego gospodarstwa narodowego.

Nowy Rząd Rzeczypospolitej postawił śmiało i odważnie djagnozę życia gospodarczego, która potwierdza w całej pełni słuczność oceny i przewidywań naczelnej organizacji kupiectwa pomorskiego. W konsekwencji należy oczekiwać, że postulaty Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, wysuwane od szeregu lat a zmierzające do powstrzymania dezorganizacji handlu, znajdą u czynników miarodajnych należyte zrozumienie.

Zjazd wita z zadowoleniem wytyczne polityki gospodarczej Pana Wice-Premjera Kwiatkowskiego i zapewnia, że kupiectwo ziemi pomorskiej pragnie wszystkiemi siłami współdziałać w opanowaniu trudności a w szczególności przy odbudowie handlu. Uznanie inicjatywy prywatnej i podkreślenie przez Pana Wice-Premjera postulatu rentowności — stanowi zapowiedź realizacji wskazań, wysuwanych przez nasze Walne Zjazdy, jako jedynego lekarstwa na przewlekłą chorobę kryzysu. Dotychczas bowiem brak zrozumienia roli kupca, brak wyraźnej prohandlowej polityki — spowodował powolny ale stały i widoczny upadek kupiectwa, które w Zachodniej Polsce było podstawą dobrobytu warstw mieszczańskich.

Nastawienie Rządu musi mieć również wpływ doniosły na przeformowanie psychiki społecznej dotąd dla handlu, niestety, nieprzychylnej. Społeczeństwo musi zrozumieć, że handel tworzy wymianę dóbr a czynność jego w naszych warunkach jest wprost pionierską. Naród polski winien handel ująć we własne ręce, kierując do niego swych najlepszych synów i otaczając go największą życzliwością.

Kupiectwo zorganizowane powtarza swój zeszłoroczny postulat o wielkiem znaczeniu — odbudowy rynku wewnętrznego, którego pojemność jest ogromna, a który jest zaniedbany wskutek zabójczej polityki karteli. Strukturalna odbudowa handlu, przywrócenie rentowności i stworzenie sprzyjających warunków pracy — przywróci znów handlowi jego prężność i sprawność, będzie bodźcem do stworzenia nowych, zdrowych i większych placówek handlowych. Ten proces wpłynie — obok innych — niewątpliwie także na zmniejszenie rozpiętości cen.

Kupiectwo deklaruje przy realizowaniu tego programu swoją lojalną współpracę na terenie Izby Przemysłowo - Handlowej z przemysłem pomorskim, którego pomyślny rozwój uważa za niezbędny warunek podyktowany polską racją stanu. Wzamian za to liczy Zjazd na zrozumienie ze strony przemysłu swoich potrzeb i dążeń. Na tym samym terenie będzie kupiectwo współpracowało nad stworzeniem silnego handlu w mieście i porcie Gdyni, uważając, że tak niezbędnego kupca morskiego musimy sobie wychować z kadr naszego kupiectwa lądowego.

Wstępem ku tej upragnionej zmianie na lepsze winno być rozwiązanie takich problemów, jak:

1) wielka reforma podatkowa w sensie równomiernego podziału świadczeń. przy zachowaniu rentowności, zresztą bez uszczuplenia wpływów skarbowych.

2) gruntowna reforma ubezpieczeń socjalnych w sensie ukrócenia wybujałej administracji, co pozwoli na poważne zmniejszenie świadczeń bez uszczuplenia praw ubezpieczonych.
3) Rozwiązanie karteli, żerujących na kieszeni konsumenta krajowego, co odrazu sprowadzi upragnioną redukcję cen artykułów pierwszej potrzeby.
4) Ograniczenie handlowej działalności Państwa do minimum, przy jednoczesnem nastawieniu handlowem Monopoli Państwowych, oraz decentralizacja zakupów przez władze i instytucje państwowe względnie publiczne.
5) Ograniczenie handlowe różnych organizacji, które nie świadcząc na rzecz Skarbu Państwa oddziaływują destrukcyjnie na nasz handel, jedynie powołany do dystrybucji towarów.
6) Rozwiązanie sprawy zadłużeń kupiectwa przez konwersje na kredyt średnio - terminowy oraz natychmiastowe obniżenie stopy dyskontowej banków prywatnych, pobierających dziś do 100% przy dyskoncie weksli ponad stopę Banku Polskiego.

Do wszystkich powyższych tez zasadniczych Zjazd przedłoży szczegółowe uzasadnienie, prosząc Pana Ministra Przemysłu i Handlu o życzliwą nad kupiectwem pomorskiem opiekę.

Zorganizowane kupiectwo pomorskie wchodzi w okres szesnastolecia Związku z wiarą opanowania trudności obecnych i z wiarą wielką o przyszłość Ojczyzny.

KONFERENCJA W SPRAWACH KOLEJOWO - PORTOWYCH W GDYNI.

W końcu zeszłego miesiąca odbyła się w Gdyni z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji konferencja przedstawicieli wszystkich działów służby kolejowej z interesentami portowymi, mająca na celu poinformowanie zarządu kolejowego o wszystkich niedomaganiach służby kolejowej utrudniających pracę przeładunkową w porcie.

Według ułożonego programu przez Urząd Morski wraz z Radą Interesentów Portu w Gdyni omawiane były w ciągu 3-ch dni wszystkie niedomagania służby kolejowej na terenie portu i na linjach dowożących pod względem ruchowym, przewozowym i taryfowym oraz sprawy rozbudowy kolejowych urządzeń portowych.

Dzięki tej konferencji interesenci portu mieli sposobność dokładnego poinformowania o wszystkich swych potrzebach przedstawicieli poszczególnych działów zarządu kolei państwowych, a bezpośrednia wymiana zdań doprowadziła do wyjaśnienia właściwych potrzeb służby portowej, które przedstawione zostały do decyzji Ministerstwa Komunikacji.

ZJAZD AGENTÓW BAŁTYCKICH LINJI LEWANTYŃSKIEJ.

Dnia 1 i 2 bm. odbył się zjazd agentów bałtyckich Svenska Orient Line i Żeglugi Polskiej, które utrzymują linję Lewantyńską. W związku z powyższem odbyły się konferencje — dnia 1 bm. w Gdańsku, pod przewodnictwem p. konsula Svendsena a dn. 2 bm. w Gdyni pod przewodnictwem p. dyr. Kollata. Na konferencjach tych omówione zostały sprawy frachtowe oraz sprawy techniczne związane z ładunkami kierowanymi z portów bałtyckich do portów Lewantyńskich.

DOOKOŁA SPRAWY TRANZYTU PRZEZ PORT GDYŃSKI DO PAŃSTW ŚRODKOWO EUROPEJSKICH.

W czasach ostatnich obradowała w Gdyni konferencja taryf kolejowych w sprawie taryfy dunajowej polsko - czechosłowackiej. Uczestnicy konferencji poza obradami żywo interesowali się funkcjonowaniem aparatu portowego i szczegółowo zwiedzili port i jego urządzenie przeładunkowe.

W tym samym czasie bawiła w Gdyni pod kierownictwem przedstawiciela portów gdyńskiego i gdańskiego w Budapeszcie p. Steinera wycieczka ekspedytorów węgierskich, którzy również zwiedzili porty w Gdyni i w Gdańsku.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W PAŹDZIERNIKU B. R.

W miesiącu październiku przepracowano godzin 9289 min. 05 z zużyciem prądu 63805 kWh i przeładowano 150720 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc październik w bieżącym roku 94,8%, w ubiegłym roku 94,3%, przyrost wynosi zatem 0,5%.

POSTĘPY W BUDOWIE ELEWATORA ZBOŻOWEGO W PORCIE.

W ciągu października roboty przy budowie elewatora zbożowego w porcie posunęły się poważnie naprzód. Mianowicie w części podłogowej elewatora zabetonowano 2 piętra konstrukcji żelbetonowej i ustawiono deskowanie dla 3-go piętra; w części silosowej wykonuje się zbrojenia lejów silosowych.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU R. B.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany na terenie miasta (jednak jeszcze bez nowopołączonych dzielnic Orłowa Morskiego i Cisowej) przedstawiał się w październiku, jak następuje:

Wydano zezwoleń na budowę 102, podczas gdy we wrześniu wydano zezwoleń 94, a w październiku przed rokiem tylko 34.

Rozpoczęto budynków 73, podczas gdy we wrześniu r. b. rozpoczęto budynków 81, a w październiku r. 1934 — 23.

Z pośród rozpoczętych budynków charakter stałych nosi 27, prowizorycznych 46.

Z budynków stałych 26 ma przeznaczenie mieszkalnych, jeden zaś jako przemysłowy, murowany, o kubaturze 360 m^3. Z budynków stałych mieszkalnych rozpoczęto: 24 murowanych o kubaturze 92.319 m^3, koszt budowy wyniesie według kosztorysów 3.449 tysięcy złotych; 2 drewniane, wartości 7 tysięcy złotych. Budynki prowizoryczne dzielą się na mieszkalne w liczbie 42 i przemysłowe w liczbie 4. Wszystkie te drewniane budynki mieszkalne o łącznej kubaturze 8651 m^3, kosztować będą 109 tysięcy złotych. zaś 4 budynki przemysłowe o kubaturze 1043 m^3, kosztować będą 10 tysięcy złotych.

Ukończono budynków 48, gdy we wrześniu zakończono budynków 43, a w październiku r. 1934 — 21.

Z pośród ukończonych budynków 47 nosi charakter stałych, jeden prowizoryczny, murowany, mieszkalny, o kubaturze 704 m^3. koszt budowy wyniósł 14 tysięcy złotych.

Z budynków stałych 44 mają przeznaczenie, jako mieszkalne, 3 — jako przemysłowe.

43 budynki mieszkalne są murowane o kubaturze 32.683 m^3, koszt budowy wyniósł 1.169 tysięcy złotych; jeden budynek drewniany o kubaturze 396 m^3, koszt budowy wyniósł 10 tysięcy złotych.

3 budynki przemysłowe, wszystkie murowane mają kubaturę 1572 m^3, kosztowały 38 tysięcy złotych. —

Budynki rozpoczęte przysporzą Gdyni 280 mieszkań o 701 izbach mieszkalnych: 115 izbach niemieszkalnych.

Budynki ukończone powiększyły liczbę mieszkań w Gdyni o 109 o 331 izbach mieszkalnych i 65 izbach niemieszkalnych.

ODZNACZENIA Z OKAZJI ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI.

Z okazji Święta Niepodległości zostali odznaczeni między innymi: Za zasługi na polu rozwoju polskiej marynarki handlowej Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski pp. Konstanty Matyjewicz - Maciejewicz, kapitan statku szkolnego „Dar Pomorza", Mamert Stankiewicz, kapitan statku „Piłsudski". Za zasługi na polu żeglugi Złotym Krzyżem Zasługi: dr. Stanisław Darski. Za zasługi na polu rozwoju handlu i marynarki handlowej Srebrnym Krzyżem Zasługi: pp. Andrzej Cienciała, dyrektor f-my „P. A. M." w Gdyni, Konstanty Kowalski. oficer statku szkolnego „Dar Pomorza", Franciszek Marszał, dyrektor f-my „Bergenske" w Gdyni, Włodzimierz Tokarski, prokurent S. A. Żegluga Polska, Bernard Karol Zipper. naczelnik wydziału Rady Portu w Gdańsku. Za zasługi na polu pracy dziennikarskiej Złotym Krzyżem Zasługi: p. Henryk Tetzlaff, redaktor „Dnia Pomorskiego" w Toruniu. Za zasługi w służbie wojskowej Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski p. kmdr. por. Włodzimierz Brunon Steyer.

Pozatem odznaczony został Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski p. L. Svendsen. wice-konsul królestwa Norwegji w Gdyni, dyrektor firmy maklerskiej i ekspedycyjnej Bergenske Baltic Transports Ltd.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W PADZIERNIKU.

Październikowy ruch w porcie gdańskim odznaczał się równem nasileniem na wejściu i wyjściu, przyczem na wejściu zeszłoroczny ruch październikowy został przewyższony o 21 statków i 7.014 t. r. n. pojemności ładunkowej. na wyjściu natomiast powstał niedobór względem odpowiedniego miesiąca ub. roku w liczbie 22 statków i 18.378 t. r. n. pojemności. Lepszy stosunek ruchu wejściowego do wyjściowego względem zeszłorocznego października oznacza lepszą sytuację portu w końcu miesiąca tego w roku wobec roku poprzedniego: port przyjął odpowiednio większą ilość statków, zatrudnienie w porcie z początkiem listopada wobec tego się polepszyło.

W przybliżeniu ruch statków w październiku 1935 r. zrównał się z ruchem zeszłorocznym tegoż miesiąca; jednakże dość znaczne zmniejszenie udziału statków węglowych w ruchu bież. roku wskazuje na absolutny wzrost udziału w porcie statków ładujących inne towary. Również na wejściu udział statków załadowanych nieco się zwiększył.

Ogółem weszło do portu statków morskich 398 o ogólnym tonażu netto 264.274 t., w tem z ładunkiem było statków 160 z 113.533 ton pojemności, próżnych 228 z 146.605 t. r. n. i przybyłych jako do portu ukrycia lub zaopatrzenia — 10 statków z 4.196 t. r. n. Wyszło z portu statków morskich 383 z 266.464 t. r. n., w tem z ładunkiem 353 z 240.977 t.r.n. pojemności, próżnych 23 z 21.591 t. r. n. i jako z portu ukrycia lub zaopatrzenia 7 statków z 3.896 t. r. n. pojemności.

Klasyfikacja ruchu pod względem bander przedstawia się następująco: Na pierw-

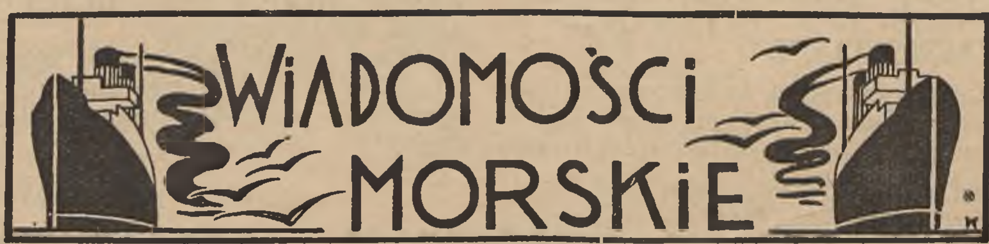
szem miejscu stoją statki niemieckie w liczbie 125 z 64.848 t. r. n., na drugiem — co do tonażu duńskie — 68 z 51.633 t., na trzeciem co do tonażu (50.078 t. r. n.) ale co do liczby (80) na drugiem — szwedzkie statki, na czwarte miejsce wysunęły się statki norweskie — 33 z 25.430 t. r. n., piąte zajęły statki polskie — 26 z 18.772 t. r. n., szóste angielskie — 17 z 14.546 t. r. n., siódme fińskie — 11 z 13.815 t. r. n. Dalsze miejsca zajęły w dalekim od powyższych bander odstępie statki:- łotewskie — 5 z 6.492 t., holenderskie — 11 z 4.827 ton, estońskie — 8 z 4.657 t., francuskie — 4 z 4.478 t., gdańskie — 6 z 2.280 t., panamski 1 z 294 t. i 1 turecki z 154 t.

Ruch wejściowy według bander charakteryzował się względem przeciętnego stanu: zwiększonym udziałem statków norweskich i fińskich, zmniejszonym ruchem statków greckich i zupełnym brakiem w ruchu statków włoskich, hiszpańskich i litewskich, które partycypują zazwyczaj w ruchu miesięcznym, choć bandera hiszpańska należy do rzadszych na bałtyckich wodach.

Ruch pasażerów był nieznaczny, jednakże nieco większy niż we wrześniu: na wejściu było 15 pasażerów, w tem 11 ze Stockholmu, 3 z Londynu, 1 z Helsinek.

Na wyjściu było tylko 2 pasażerów: po jednym do Londynu i do Jaffy.

Powyższe liczby nie obejmują dość ożywionego ruchu zagranicznego pasażerskiej przystani w Sopotach.



ZWIĘKSZENIE ILOŚCI ODJAZDÓW Z GDYNI DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Dotąd Gdynia posiadała połączenia regularne z portami Ameryki Południowej — Rio de Janeiro, Santos, (Montevideo), Buenos Aires statkami Finska Syd Amerika Linien (makler Bergenske) i Johnson Line pod banderą szwedzką (makler Polska Agencja Morska). —

W ostatnim czasie, w związku z rozwojem samodzielnych i bezpośrednich połączeń okrętowych z bałtyckich portów Finlandji, Szwecji i Polski do krajów zamorskich, oraz możliwościami pewnego ożywienia ruchu pasażerskiego na takich bezpośrednich linjach z portów bałtyckich do Ameryki Południowej, pojawia się tendencja zagęszczenia i ulepszenia ruchu na linjach istniejących, oraz zaprowadzenia linij nowych.

Tak, polski s/s „Wisła“ który odpłynął z początkiem listopada do portów Ameryki Południowej jest pierwszym statkiem polskiej linji, która zostaje uruchomiona w tym kierunku. Statek taki jak s/s „Pułaski“ przeznaczony na tą linję obok s/s „Wisła“, po wycofaniu go z linji północno-atlantyckiej P. T. T. O., jest statkiem ze wszech miar odpowiednim dla odjazdów, które zapowiadają się z większą ilością pasażerów. Również linja fińska zaprowadziła obecnie dwa dodatkowe statki: jeden czysto towarowy — s/s „Modesta“ należący do A/B Paulini w Wiborgu i drugi towarowo pasażerski — ex „Towerdale“, o którym pisaliśmy w poprzednim numerze, nabyty zbiorowo w Anglji przez partycypantów fińskiej południowo - amerykańskiej linji. Statek ten otrzymał nową maszynę, zapewniającą jemu szybkość 11 węzłową, oraz uległ przebudówce ze względu na przewóz pasażerów.

Wreszcie od pewnego czasu pojawiać się zaczęły w Gdyni piękne motorowce norweskiej linji południowo - amerykańskiej. Dotąd figurowały one jako outsidery przy Fińska Syd. Amerika Linien, mając wspólnego z nimi maklera (Bergenske), niewątpliwie jednak linja ta ma widoki zaprowadzenia stałych odjazdów z Gdyni. Dotąd widzieliśmy w Gdyni nowe motorowce tej linji: „Crux“ i „Salta“. Są to statki typu frachtowego o znacznej szybkości drogowej.

Zbyteczne nadmieniać że liczność i gęstość połączeń okrętowych z portami Ameryki Południowej mają doniosłe znaczenie dla naszego portu a w szczególności dla handlu przez nasz port, jak eksportowego, tak też i importowego. Dotąd przeważał ruch importowy i miejmy nadzieje że również i ruch eksportowy coraz silniej na tych linjach bezpośrednich z Gdyni w tym kierunku się rozwinie.

DO KOGO NALEŻĄ PIRSY NOWOYORSKIE?

Według najnowszych danych port Nowego Yorku posiada nie mniej niż 765 pirsów, z których 27 należy do rządu Stanów Zjednoczonych, 28 do stanu Nowy York, 277 do gminy miejskiej Nowego Yorku i 43 stanowi własność prywatną. Ogólna długość nabrzeży i pirsów w porcie wynosi 995 mil.

POWAŻNA POMOC DLA MARYNARKI HANDLOWEJ W BELGJI.

W Belgji oczekiwane jest przyznanie na cele odmłodzenia taboru statków marynarki handlowej i dla podniesienia aktywności stoczni kredytu w wysokości 246 mil. belg., rozłożonych na trzy roczne raty. — Z tych kredytów ma być zbudowany drugi pocztowy motorowiec dla linji Ostende — Dover, oraz ma być przebudowany jeden z istniejących statków pocztowych na trajekt dla samochodów.

Armatorzy otrzymują na cele odnowienia swego taboru kredyty niskoprocentowe. Istniejące obecnie poparcie na cele eksploatacji statków zostanie nadal utrzymane.

WŁOSKIE TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWE PROSTUJĄ WIADOMOŚCI O PRZESZKODACH DLA TRANSPORTU W PORTACH WŁOCH.

Włoskie towarzystwa żeglugowe wydały zbiorowy okólnik, w którym prostują pogłoski o omijaniu przez statki innych linij portów włoskich, o wysokich stawkach asekuracyjnych, o minach na wodach włoskich i t. p.

Co do premij ubezpieczenia od ryzyka wojennego, to stawki ostatnio spadły o połowę, choć i przedtem nie były wysokie. — Prócz tego włoskie towarzystwa żeglugowe dla towarów załadowywanych w portach włoskich biorą na siebie całkowicie dyferencję stawki ubezpieczeniowej ze względu na niebezpieczeństwo wojenne.

Statki obcych linij, które czasowo omijały porty włoskie, obecnie powróciły do dawnego rozkładu.

Żadne z towarzystw żeglugowych włoskich dotąd nie podnosiły stawek frachtowych morskich, ani eksportowych, ani importowych. Niema żadnej kontroli ładunków tranzytowych i państwo gwarantuje wolność towarów tranzytowych od postępowania rekwizycyjnego.

Rząd włoski uroczyście zaręcza, że na włoskich wodach niema żadnych min i odpowiednie pogłoski stanowią złośliwe zmyślenie.

WIADOMOSCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OGRANICZENIE OBROTU TOWAROWEGO Z WŁOCHAMI.

W Nr. 82 Dziennika Ustaw R. P. z dn. 15 listopada ukazało się rozporządzenie ministra skarbu, wydane w porozumieniu z ministrami: spr. zagr., rolnictwa i r. r. oraz przem. i handlu o ograniczeniu obrotu towarowego z Włochami oraz posiadłościami włoskiemi.

Rozporządzenie to zakazuje przywozu do polskiego obszaru celnego wszelkich towarów, przychodzących z Włoch lub posiadłości włoskich, oraz wszelkich towarów pochodzących z Włoch lub posiadłości włoskich, niezależnie od miejsca wysłania tych towarów. Zakaz ten nie obejmuje złota, srebra, książek, dzienników i wydawnictw perjodycznych, map, wyrobów kartograficznych, nut, statku „Batory“ wraz z urządzeniem, towarów, służących do budowy samochodów przywożonych w wykonaniu umowy licencyjnej zawartej między Państwowemi Zakładami Inżynierji i Spółką Akc. „Fiat“ w Turynie. Pozatem od zakazu tego wyłączone będą na zasadzie zezwoleń M-stwa Skarbu również towary, przywożone w wykonaniu zawartych umów, o ile należność została całkowicie uiszczona dostawcy włoskiemu najpóźniej w dn. 19 października b. r.

Rozporządzenie zabrania wywozu z polskiego obszaru celnego z przeznaczeniem do Włoch i posiadłości włoskich szeregu towarów krajowych, jak również zagranicznych reeksportowanych z wolnego obrotu lub ze składów celnych. Rozporządzenie wymienia, jako towary zakazane do wywozu, zwierzęta pociągowe, kauczuk oraz m. in. szereg metali.

Paragraf 3 omawianego rozporządzenia postanawia, że stwierdzenie czy towar nie przychodzi z Włoch lub posiadłości włoskich — przeprowadzane będzie na podstawie dokumentów przewozowych. Stwierdzenie, czy towar nie pochodzi z Włoch lub posiadłości włoskich, przeprowadzane będzie na podstawie dokumentów przewozowych, ewentualnie dokumentów celnych oraz handlowych.

Stwierdzenie, czy wywożony towar nie jest przeznaczony do Włoch lub posiadłości włoskich, przeprowadzane będzie na podstawie dokumentów przewozowych, ewentualnie uzasadnionych podejrzeń co do przeznaczenia towarów urzędy celne mogą zażądać dokumentów handlowych, wskazujących na kraj przeznaczenia.

Paragraf 4 omawianego rozporządzenia ustala sposób wydania do wolnego obrotu towarów, przywiezionych z Włoch w wykonaniu umowy z dnia 20 listopada 1933 r., zawartej z Cantieri Riuniti dell Adriatico — stocznia Monfalcone oraz towarów przywiezionych w wykonaniu umowy licencyjnej z dnia 21 września 1931 r. zawartej między Państw. Zakładami Inżynierji i Sp. Akc. „Fiat“ w Turynie.

Omawiane rozporządzenie nie obejmuje również szeregu przedmiotów przychodzących lub pochodzących z Włoch lub posiadłości włoskich, zazwyczaj zwalnianych od należ-

ności celnych, jak np. przedmiotów używanych, które podróżni wiozą ze sobą do osobistego użytku, mienia używanego osób przesiedlających się do polskiego obszaru celnego i t. d.

Rozporządzenie w paragrafie 6 postanawia, iż nie stosuje się ono do towarów, nadanych do przywozu do polskiego obszaru celnego, jak również nadanych do wywozu z tego obszaru najpóźniej w przeddzień wejścia w życie omawianego rozporządzenia.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 18 listopada b. r.

SANKCJE W STOSUNKU DO IMPORTU Z WŁOCH.

Według informacyj, pochodzących z Ministerstwa Skarbu począwszy z dniem 18-go listopada aż do odwołania, urzędy celne nie będą wpuszczały na polski obszar celny wszelkich towarów, pochodzących z Włoch lub z posiadłości włoskich, niezależnie od miejsca wysłania tych towarów. Zarządzenie powyższe nie dotyczy towarów nadanych do przywozu do polskiego obszaru celnego najpóźniej dnia 17 listopada b. r.

ZMIANY ŹRÓDEŁ ZAKUPU SUROWCÓW PRZEZ NIEMCY.

Przeprowadzanie postawionej przez „nowy plan" zasady, że Niemcy mogą tylko tyle kupować, ile mogą płacić, musiało pociągnąć za sobą cały szereg przesunięć w handlu zagranicznym. Najwięcej jest to widoczne w dziale surowców, stanowiących około 3/4 niemieckiego importu. Przesunięcia wynikały stąd, że dostarczycielami surowców są nieliczne kraje zamorskie, które jednak w warunkach normalnych, nie są i nie mogą być odbiorcami towaru niemieckiego. Surowce dotychczas były płacone z nadwyżki dewiz, uzyskiwanych ze sprzedaży niemieckich fabrykatów krajom europejskim. Gdy jednak Europa coraz bardziej zaczęła się od Niemiec odgraniczać kontyngentami i umowami clearingowemi, skutkiem czego nadwyżki dewizowe przestały napływać, a nawet z początkiem br. zarysowało się saldo bierne w niemieckim handlu z Europą, — musiały Niemcy szukać wyrównania przez forsowanie eksportu do krajów surowcowych.

Tak gruntowne przesunięcie w źródłach zakupu surowców, jakby tego wymagały możności płatnicze Niemiec, nie da się dokonać z roku na rok. Jest ono możliwe tylko w ograniczonym zakresie, tylko powoli i tylko z pomocą pewnych form pośrednich. Nie da się zaprzeczyć, że Niemcom powiodło się w znacznym stopniu znaleźć w krajach surowcowych dodatkowych odbiorców na swoje towary. Ale obok tego muszą one, chcąc podtrzymać swój eksport wysokowartościowych fabrykatów, zgodzić się na import surowców i półfabrykatów z krajów europejskich, które stanowią jedyny rynek zbytu na liczne niemieckie towary. Suma pracy, jaką taki kraj pośredniczący wkłada w obróbkę zamorskiego surowca, zmniejsza wprawdzie sposobności zatrudnienia w Niemczech, ale ofiara ta umożliwia wogóle płatnicze rozwiązanie tej kwestji. Oczywista, że rozwiązanie takie uważane jest za zło konieczne, za formę przejściową, z której należy się wycofać.

Obroty towarowe w I półroczu rb., w przeciwstawieniu do tego samego okresu w latach poprzednich, pozwalają już zorjentować się w kierunku i dynamice przesunięć, o których mówiliśmy powyżej.

Import surowców do Niemiec (w milj. RM.):

	1935	1934	1933
		I półrocze	
z Europy	661	577	501
z poza Europy	636	849	692
Razem	1,297	1.426	1.193

Wzrost importu surowców z krajów europejskich o RM 85 milj. w porównaniu z r. ub. przy równoczesnym spadku importu o RM 130 milj. jest wyraźną ilustracją faktu, że Niemcy przenoszą swoje zakupy do tych krajów, które są odbiorcami ich towaru. Skonstatować można przytem, że import surowców z krajów pozaeuropejskich po raz pierwszy, od niepamiętnych czasów, został przewyższony przez import z Europy. To jednak nie daje jeszcze należytego obrazu przesunięć, jakie się dokonały. Na przykładzie wełny i bawełny ustalić można, jakie zmiany zaszły w handlu z poszczególnemi krajami. Porównać trzeba w tym celu I półr. lat 1935 i 1933, gdyż zestawienie z rokiem 1934, kiedy import tych surowców był znacznie większy i kiedy niemiecka reglamentacja importu przechodziła pewną niezdecydowaną fazę pośrednią nie dałoby dość jasnego obrazu. Otóż w tym czasie import wełny przy ogólnym wzroście z 138 na 180 milj. wzrósł z Argentyny z 11 na 29.7 milj. RM, z Belgji z 10.4 na 11.2, z Brazylji z 1.2 na 5.1, z Połudn. Afryki z 16.7 na 34.0, z W. Brytanji z 10.0 na 35.6, z Jugosławji z 0 na 2.5, zaś spadł z Australji z 41.2 na 16.4, z Urugwaju z 10.0 na 6.6. Import bawełny (przy niezmienionym poziomie ogólnym) wzrósł z Argentyny z 1.8 na 5.8, z Brazylji z 0 na 44.3, z Chin z 1.3 na 3.0, z Francji z 0.7 na 3.5, z W. Brytanji z 0.5 na 4.6, z Turcji z 0.3 na 11.2, zaś spadł z Egiptu z 21.0 na 18.8, ze Stanów Zjedn. z 110.2 na 27.9.

Jeżeli najważniejsze surowce, wełna i bawełna oraz przędza z nich, rudy metalowe, metale i wyroby z nich zestawimy razem w/g. krajów zakupu w latach 1933—1935, przesunięcia w całej tej grupie okażą się równie wyraźne.

	1935	1934	1933
	w milj. RM		
Import najważn. surowców do Niemiec	638.9	752.1	542.6
w tem dawne pierwotne rynki zakupu	267.8	476.3	332.2
w tem nowe pierwotne rynki zakupu	101.9	19.2	14.8
w tem rynki wtórne	252.7	202.9	183.5

Z tego globalnego zestawienia widać, jak ogromny jest wzrost w grupie nowych dostawców i jak znaczny w grupie rynków wtórnych, pośredniczących. Grupa danych dostawców, przy bliższej analizie, wykazuje jeszcze wielkie przesunięcia wewnętrzne na niekorzyść tych krajów, które wzdragają się przyjąć towar niemiecki w zapłacie za swój eksport, podczas gdy kraje, które, jak Argentyna i Południowa Afryka, zawarły z Niemcami układy clearingowe, potrafiły wzmóc bardzo znacznie swój wywóz do Niemiec.

OGRANICZENIA PRODUKCJI MAKUCHÓW W HOLANDJI.

Wielkie olejarnie holenderskie postanowiły dobrowolnie ograniczyć produkcję makuchów na razie na okres 3 miesięcy, poczynając od 1 października br. Jedynie kilka małych fabryk nie przystąpiło do tego porozumienia. Przemysł olejarski przystąpił do powyższego ograniczenia celem uniknięcia ingerencji rządu w innej formie.

Rząd, którego dążenia do ograniczenia produkcji mleka nie dały wyników — pragnie obecnie osiągnąć ten cel drogą podwyższenia cen na makuchy, podnosząc niedawno o 50 c. opłaty monopolowe od wwożonych do Holandji makuchów. O ile cena makuchów na wewnętrznym rynku ulegnie zwyżce, zostaną podwyższone opłaty monopolowe. W tych planach rządu odgrywa również znaczną rolę poważny deficyt w Rolniczym Funduszu Kryzysowym.

NOWE PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW DO PALESTYNY.

W Nr. 538 urzędowej Palestine Gazette z 14. IX. 1935 r. ukazało się rozporządzenie dla ochrony roślin, zawierające następujące warunki, obowiązujące odtąd dla importu ziemniaków do Palestyny:

1. Ziemniaki jadalne.

Import jest dozwolony pod warunkiem, że każda przesyłka poparta jest certyfikatem stwierdzającym, iż są one wolne: a) od wszelkich chorób i infekcyj oraz b) w szczególności od Phthorimea operculella, jakoteż Leptinotarsa decimlineata.

2. Ziemniaki — sadzeniaki.

Od dnia 1 października 1935 r. nie wolno sprowadzać do Palestyny ziemniaków — sadzeniaków, o ile nie będą one odpowiadały następującym warunkom:

a) dla każdej zamierzonej przesyłki musi importer uzyskać zezwolenie Dyrektora Rolnictwa i Lasów lub jego zastępcy w formie przepisanej w załączniku IV (wzór znajduje się w P. I. E.);
b) ziemniaki - sadzeniaki sprowadzać wolno tylko przez porty Jaffa lub Haifa;
c) każdy importer ziemniaków - sadzeniaków przeznaczonych na sprzedaż musi utrzymywać szczegółową listę sprzedaży odnośnie do każdej przesyłki, wykazującą nazwiska i adresy kupujących i sprzedane im ilości. Listy takie muszą być na żądanie, przedstawione do inspekcji Departamentu Rolnictwa i Lasów;
d) każda przesyłka musi być poparta następującemi zaświadczeniami:
1) świadectwo pochodzenia w formie przepisanej w załączeniu V (wzór w P. I. E.);
2) świadectwo fitosanitarne Departamentu Rolnictwa lub równorzędnej władzy kraju, z którego ziemniaki są importowane. Świadectwo to musi stwierdzać, że dana przesyłka wolna jest od chorób wymienionych w zał. VI, (wzór w P. I. E.), z tem jednak, że każda przesyłka zawierać może do 10% bulw zakażonych Spongospera subterranea oraz do 10% bulw zakażonych Actinomyces scabies, przyczem nie więcej niż 10% powierzchni zakażonych bulw jest dotkniętej temi chorobami.

Niezastosowanie się do powyższych warunków importowych spowoduje konfiskatę przesyłki oraz dochodzenia przeciwko importerowi na zasadzie art. 11 rozporządzenia o ochronie roślin.

ZWYŻKA CEN MASŁA W SYRJI.

Ostatnio nastąpiła zwyżka cen masła na rynku syryjskim. Pomijając objawy o charakterze czysto spekulacyjnym przy sprzedaży detalicznej i półhurtowej, wywołane obawą komplikacyj międzynarodowych z powodu zatargu włosko-abisyńskiego, stwierdzić należy, iż masło w hurcie zdrożało o około 38%.

Zdaniem niektórych kupców zjawisko to tłumaczy się nagłą zwyżką cen masła australijskiego, które notowano poprzednio Ł. 85 za tonę cif Bejrut, obecnie zaś Ł. 90. Australja zaś dostarcza do Syrji poważne ilości masła, regulując poniekąd ceny rynku syryjskiego, niedostatecznie zaopatrywanego w produkt miejscowy. Produkcja krajowa dostarcza prócz zwykłego masła, też t. zw. „samne", to jest masło topione, w którego skład wchodzi częściowo masło owcze, nie jest jednak w stanie ilościowo zaspokoić potrzeb konsumcji wewnętrznej. Tak więc masło krowie, jak i „samne" sprowadzane jest w dosyć znacznych ilościach z zagranicy.

Import do Syrji masła (a raczej „samne") z krajów Bliskiego Wschodu bardzo znacznie z roku na rok maleje, natomiast dowóz towaru europejskiego, względnie typu europejskiego, wzrósł i ma widoki dalszego rozwoju.

Na zwyżkę cen masła zagranicznego, wpłynęło również niewątpliwie rozporządzenie Wysokiego Komisarza Rep. Fr. Nr. 190/LR z dnia 22 sierpnia rb., regulujące sposób opakowania masła importowanego. Wszelkie tłuszcze jadalne, roślinne lub zwierzęce, mogą być sprowadzane z zagranicy tylko w metalowych naczyniach hermetycznie zamkniętych, których pojemność nie przekracza 10 kilogramów. Przyczem na naczyniach tych musi widnieć wyraźny napis, stwierdzający rodzaj tłuszczu, wagę zawartości oraz nazwę kraju pochodzenia.

Koszty opakowania w ten sposób wzrosły, poprzednio bowiem były w powszechnem użyciu znacznie tańsze beczki lub skrzynie drewniane.

Przy imporcie władze syryjskie wymagają świadectwa zdrowotności. Oferty należy składać cif Bejrut we frankach francuskich, lub funtach angielskich.

Stawka celna wynosi na masło 750 PLS. od 100 kg. netto (t. j. 1.50 fr. fr.). W detalu, obecna cena rynkowa jest około 14 fr. fr. za kg. Adresy firm importowych znajdują się w P. I. E.

TOWARZYSTWO FINANSOWO-HANDLOWE NEDERLAND — POLEN.

Z dniem 19 września rb. zostało stworzone Towarzystwo Finansowo - Handlowe Nederland—Polen Sp. Akc. (Finansiering — en Handelmaatschappij „Nederland—Polen". N. V.) z siedzibą w Hadze, Javastraat 36 (tel. 116-951), adres telegraficzny „Finedpo". Celem towarzystwa jest import i eksport z Polski do Holandji, a także kolonij holenderskich i krajów zamorskich, przeprowadzanie tranzakcyj kompensacyjnych, prowadzenie agentur i inne.

Na czele Towarzystwa stanął p. Tomasz Saryusz Bielski, korespondent Państwowego Instytutu Eksportowego i Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, który przeprowadził od kilku lat badania rynku holenderskiego i posiada gruntowną jego znajomość, orjentując się w podstawach wymiany towarowej polsko-holenderskiej.

Założenie Towarzystwa rokuje nadzieje rozwoju stosunków gospodarczych polsko - holenderskich.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 PAŹDZIERNIKA 1935 R.

ARGENTYNA. 14 sierpnia br. ukazał się okólnik dotyczący formalności obowiązujących przy wwozie wyrobów kosmetycznych.

AUSTRALJA. Wprowadzenie podwyższonych stawek celnych, które miało nastąpić w zakresie poz. 136 (F), (2) i 279 (A), zostało odłożone do 1 stycznia 1936 roku.

BELGJA. Ministerstwo Rolnictwa podało do wiadomości warunki uzyskania licencyj na wwóz wyrobów mięsnych i smalcu.

BRAZYLJA. W ostatnich miesiącach ukazały się okólniki wyjaśniające sprawę znakowania worków.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — **Państwa malajskie.** Dnia 30 sierpnia br. ukazały się przepisy wykonawcze do ustawy o przywozie wyrobów włókienniczych.

BUŁGARJA. Niektóre artykuły chemiczne (aluminiumformat, chlorek potasowy, siarczan potasowy i siarczan magnezowy) zostały dopuszczone do bezcłowego wwozu.

Dyrekcja Ceł podała do wiadomości zmiany w sposobie uiszczenia opłat od worków jutowych wwożonych na ograniczony okres czasu.

Od dnia 4 października br. został zniesiony bezcłowy wwóz szpagatu ciężkiego.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 10. 10. br. zostały ustalone następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23 pszenica	19 Kc.	(dotychczas	12 Kc.)
poz. 24 żyto	30 Kc.	(„	26 Kc.)
poz. 25 jęczmień	36 Kc.	(„	31 Kc.)
poz. 26 owies	27 Kc.	(„	26 Kc.)

W związku z przeprowadzeniem sankcyj przeciw Włochom został z dniem 19. 10. 1935 zaszeregowany do systemu pozwoleniowego wywóz następujących artykułów:

1) Strzelby i karabiny wojskowe, jakoteż ich lufy (ex poz. 478 b) 3. ex poz. 478 c) 1).
2) Kulomioty, lekkie kulomioty i pistoletowe kulomioty wszelkich kalibrów, jakoteż ich lufy (ex poz. 478 b) 1, ex poz. 478 b) 3).
3) Działa, haubice i moździerze wszelkich kalibrów, jakoteż ich lawety lufy i oporopowrotniki (ex poz. 478 b) 1).
4) Amunicja dla broni wymienionej w p. 1) i 2), pociski napełnione i próżne dla broni wymienionej w p. 3) i ładunki wybuchowe dla tych broni (ex poz. 643, ex poz. 644, ex poz. 646).
5) Granaty, bomby, torpedy i miny napełnione lub próżne (ex poz. 643, ex poz. 644. ex poz. 645), jakoteż i przyrządy, mające na celu ich wyrzucanie lub wybuch (ex poz. 478 b) 1, ex poz. 538, ex poz. 553 c).
6) Czołgi, opancerzone samochody i pociągi (ex poz. 527, ex poz. 528, ex poz. 547, ex poz. 548 b), ex poz. 549 b), ex poz. 553 a) aż do d), ex poz. 555, ex poz. 557) — pancerze wszelkiego rodzaju (ex poz. 433, ex poz. 445, ex poz. 471, ex poz. 483).
7) Okręty wojenne wszelkiego rodzaju, licząc w to i awiomatki i łodzie podwodne (ex poz. 558, ex poz. 559).
8) Statki powietrzne w stanie gotowym, lub rozłożone, cięższe lub lżejsze od powietrza, jakoteż ich śmigła, kadłuby, profilowane skrzydła i podwozia (ex poz. 553 e).
9) Silniki lotnicze (poz. 554 b).
10) Rewolwery i pistolety automatyczne, wagi własnej cięższej niż 630 g (ex poz. 478 b) 3), jakoteż i amunicja do nich (ex poz. 643, ex poz. 644).
11) Miotacze ognia i wszelkie inne przyrządy wyrzucające, używane w wojnie chemicznej, względnie do wyrzucania materjałów zapalających (ex poz. 478 b) 1, ex poz. 478 b) 3, ex poz. 528, ex poz. 538, ex poz. 553 c).
12) Iperyt, luizyt, etylodwuchloroarsyna, metylodwuchloroarsyna i wszystkie inne wyroby przeznaczone do wojny chemicznej (ex poz. 620 b), ex poz. 621, ex poz. 622 d), — lub materjały zapalające (ex poz. 488 f), ex poz. 513, ex poz. 596 a), (biały fosfor), ex poz. 596 b) (kovovy so-

dik); ex poz. 622 d), (thermity), ex poz. 641 (práskovity horcik).
13) Prochy strzelnicze i wybuchowe (ex poz. 645 i ex poz. 646).

DANJA. Dnia 12 i 19 października br. weszły w życie nowe opłaty, pobierane przy wwozie zbóż.

FRANCJA. Decyzją Generalnej Dyrekcji Ceł z 24 września br. dziczyzna żywa pochodzenia austrjackiego została zaliczona do towarów, korzystających z taryfy minimalnej.

Okólnik Generalnej Dyrekcji Ceł z października br. podwyższa dodatek wyrównawczy, pobierany od octu.

Dekret z 9 października ustala bezcłowy kontyngent na len.

Okólnik Ministerstwa Rolnictwa z 1 października br. zawiera postanowienia o znakowaniu owoców zagranicznego pochodzenia.

Dekret z 17 października br. wprowadza zmiany stawek celnych stosowanych względem granitu i innych kamieni (poz. 176 ter i quater).

Dekret z 15 października wymaga dowodów pochodzenia i nabycia dla waniliny, jej derywatów i surogatów oraz dla jodu i związków jodu.

GRECJA. Cło na drożdże uległo zmianie.

HOLANDJA. Rząd holenderski wniósł do Stanów Generalnych projekt czasowej podwyżki cła od benzyny o 0,60 hfl. od 100 kg, co podniosłoby cenę benzyny na około pół centa na litrze.

Od 15 października uległy zwyżce stawki podatku obrotowego pobieranego przy wwozie: do 4,8% dla towarów zwykłych, do 12% dla towarów luksusowych, 1% względnie 2% t. zn. cło specjalne pozostało bez zmiany.

Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi wprowadziło zmiany w przydzielaniu umownych kontyngentów.

Mianowicie poczynając od bieżącego kwartału (1. 9. 35 — 1. 1. 36) umowne kontyngenty będą przydzielane kwartalnie, niezależnie od okresów skontyngentowania, przyczem istotnym okresem będzie rok kalendarzowy — 1. 1. — 31. 12. Niewykorzystane w I kalendarzowym kwartale kontyngenty będą przydzielane na II kwartał, niewykorzystane w dwóch kwartałach kontyngenty będą przydzielane na III kwartał itd. z tem, że kontyngenty niewykorzystane w dn. 31. 12. zostaną unieważnione.

Kontyngenty ustawowe (autonomiczne) będą w dalszym ciągu przydzielane w okresach skontyngentowania na podstawie importu podczas lat bazowych.

Rząd holenderski rozważa obecnie celowość zastąpienia systemu kontyngentowego systemem podwyższonych stawek celnych.

Debaty nad problemem tym są w toku.

Zarządzeniem Ministra Rolnictwa i Rybołówstwa została podwyższona opłata od uboju świń z 6 na 9 centów od 1 kg bitej wagi. Zarządzenie to wywołało szereg protestów ze strony zainteresowanych kół.

W dniu 9 października związek rzeźników zniósł zakaz uboju świń, oświadczając, iż jest w trakcie rozmów z Ministerstwem Rolnictwa.

W dniu 9 b. m. została ogłoszona ustawa, upoważniająca rząd holenderski do ustalania zakazów wywozu towarów celem ułatwienia współpracy międzynarodowej na rzecz pokoju i ochrony interesów Państwa podczas okresów nadzwyczajnego międzynarodowego napięcia. Ustawa ta została zatwierdzona przez obie Izby Ustawodawcze.

Na mocy powyższej ustawy rząd zabronił eksportu benzyny.

IRLANDJA. Dn. 12 października weszło w życie rozporządzenie o wprowadzeniu nowego cła (33⅓% ad val.) na niektóre części samochodowe, a wśród nich na szyby (chroniące od wiatru).

JUGOSŁAWJA. Na wniosek Banku Narodowego wydane zostało zarządzenie, ułatwiające wydatnie dokonywanie rozrachunków clearingowych z Niemcami i umożliwiające zmobilizowanie należności płatniczych.

KOLUMBJA. Ogłoszone zostały zniżki celne przyznane, w wielkiej ilości Stanom Zjednoczonym w traktacie, przedłożonym obecnie do ratyfikacji.

ŁOTWA. W stosunku do krajów, nieposiadających z Łotwą umów rozrachunkowych, wprowadziła komisja walutowa obostrzenia, mianowicie pozwolenie na przywóz uwarunkowane jest tem, że importer musi płacić walutami, pochodzącemi z eksportu, które otrzymują za pośrednictwem Banku Łotewskiego od eksporterów łotewskich z 35% dopłatą.

MEKSYK. Szereg dekretów opublikowanych 31 sierpnia br. wprowadza zmiany w taryfie celnej dotyczące: papieru glansowanego, uszek metalowych, odpadków żelaznych i stalowych, oraz żelaza i kół żelaznych lub stalowych nienadających się do użytku.

NIEMCY. W związku z koniecznością odmrożenia płatności eksportowych polskich, wynikających z umowy polsko - niemieckiej z dnia 11. 10. 1934, nastąpiło porozumienie, w myśl którego rząd polski udzieli pozwoleń na dodatkowy przywóz z Niemiec w umówionych granicach, zaś rząd niemiecki, a mianowicie Reichstelle für Devisenbewirtschaftung, wydała w dn. 12. 10. 35 polecenie do Dresdner Bank przyjmowania do rozrachunku towarów w ustalonych pozycjach i do kwot wyznaczonych.

PALESTYNA. Rozporządzenie z 26 września br. zwalnia od cła następujące artykuły: meble i urządzenia przeznaczone dla „domów marynarza“, parowe i motorowe walce do budowy dróg oraz części tych maszyn, sprzęt do gaszenia ognia, lampy do oświetlenia miejsc objętych ruchem ulicznym itp., surowce do wyrobu papieru oraz niektóre materjały do wyrobu szkła, pokost z oleju lnianego, surowe diamenty, odpadki żelaza, mosiądzu, miedzi i cyny, oraz t. zw. „Moulding powers“.

Podane zostały nowe ceny stanowiące podstawę dla obniżenia cła od mąki i zbóż.

Okólnik z 26 września wprowadza ograniczenia przywozu żyta.

Rozporządzenie Nr. 131 zezwala na bezcłowy wwóz kartofli tylko przy przedłożeniu wymienionych w tem rozporządzeniu zaświadczeń.

RUMUNJA. Zarządzenie z 21. 10. wprowadza zakaz wywozu broni i zakaz udzielania kredytów Włochom. Wywóz nafty nie został jednak zakazany.

SJAM. W uzupełnieniu noweli celnej, ustalającej stawkę od spirytusu denaturowanego, Generalny Dyrektor Ceł wydał okólnik o sposobie denaturowania.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji beczek żelaznych do niektórych olejów, oraz elektrycznych szaf - grzejników (electrical incubators).

SYRJA. Dnia 5 września br. ogłoszono w Palestynie listę towarów palestyńskich dopuszczonych do bezcłowego wwozu do Syrji na podstawie statutu celnego między obu wymienionemi krajami. Lista jest dość obszerna i obejmuje artykuły z różnych branż produkcji.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Proklamacja z 19-go września br. przyznaje towarom francuskim, należącym do grupy, która z początkiem lata br. objęta została zwyżką celną w postaci stosowania taryfy maksymalnej, — korzystanie ze stawek taryfy pośredniej.

WĘGRY. Rząd węgierski uchylił na okres do 31 sierpnia 1936 r. cło przywozowe na melasę, które według poz. 175 węg. tar celnej wynosiło dotychczas 1 kor. od 100 kg, o ile melasa nie była importowana

na cele hodowlane; melasa importowana na cele hodowlane była już i dotychczas wolna od cła.

Melasa nie figuruje na liście towarów, zakazanych do przywozu do Węgier.

WIELKA BRYTANJA. Decyzja władz celnych z 8 października ustala cło na kule stalowe, używane w młynach kulkowych.

WŁOCHY. Rząd wprowadził przymus eksportu ciążących na rynku zapasów surowego jedwabiu, nici, przędzy, tkanin itp., pochodzących z r. 1934 i lat poprzednich. Ilości niesprzedane będą od 1. 1. 1936 odebrane przez rząd.

W dniu 1 października br. wszedł w życie dekret król. z daty 25 września br. podnoszący znacznie podatek od sprzedaży olejów mineralnych i ich pozostałości, a mianowicie: (cyfry w nawiasach oznaczają wysokość podatku przed wprowadzeniem dekretu):

Poz. wł. tar.	Nazwa towaru	Wys. pod. od q	
643a-3	Oleje min. surowe inne	lir. 125,—	(68,—)
643b	Oleje min. smarowe:		
	1) oleje białe do transfor.	lir. 130,—	(75,—)
	2) inne	lir. 112,—	(55,—)
643c	Nafta	lir. 195,—	(150,—)
643e	Oleje min. inne	lir. 210,—	(102,—)
644a	Pozostałości po dystyl. olej. min.:		
	a) o gęstości ponad 0,880 przy temperat. 15° C.	lir. 30,—	(32,—)
	b) o gęstości od 0,850—0,880 przy temperaturze 15° C.	lir. 110,—	(73,—)
644c	Pozostałości po dystyl. innych olej. min.	lir. 125,—	(68,—)

Utrzymany został w mocy podatek sprzedażny od benzyny (poz. 643 d) w wysokości lir. 261,— (161), ustalony dekretem z 30 sierpnia br., oraz od pozostałości podystylacyjnej olejów min. o gęstości nie mniejszej jak 0,900 przy temperat. 15° C. (poz. 644 a) c) w wysokości lir. 0,40 od 100 kg.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka interesuje się w celu eksportu do Stanów Zjednoczonych A. P., Szwecji i Anglji, następującemi artykułami: kołdry dziecinne, dla niemowląt, wyprawki dla niemowląt, koronki klockowe, koronki wszelkiego rodzaju, chustki do nosa itp., porcelana, szkło, łyżki drewniane itd., naczynia emaljowane, wiadra blaszane, wanny, zabawki, ozdoby choinkowe, wyroby koszykarskie. P/26628/49/Sz.

Firmy portugalskie interesują się importem smoły z Polski. P/27844/47/C.

Firma w Capetown (Unja Poł. - Afryk.) interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskimi wytwórniami różnych branż. P/27189/61/Ż.

Firma agenturowa w Kolumbji interesuje się artykułami wszelkiego rodzaju. P/27925/4B/Ż.

Firma w Sydney (Australja) interesuje się importem wszelkiego rodzaju chemikalij i szkła z Polski. P/21935/27/Ż.

Firma holenderska interesuje się importem prymusów i piecyków naftowych najnowszych typów. P/27690/44/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem blachy i drutu miedzianego. P/27683/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

SPECJALNE POSTULATY OKRĘGU IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI, DOTYCZĄCE TARYF KOLEJOWYCH.

Biorąc pod uwagę, że postulaty życia gospodarczego oraz branżowe opracowane są w Komisji rewizji taryf P. R. K., wobec tego przedkładamy specjalne postulaty, dotyczące naszego rejonu.

Przemysł pomorski i nadnotecki powstał niesamorzutnie, lecz został stworzony sztucznie przez Niemców ze względów politycznych, przyczem drogą ulgowych taryf zagwarantowano temu przemysłowi warunki egzystencji. Obecnie przemysł ten pozbawiony został tych prerogatyw, co w wysokim stopniu utrudnia egzystencję i prosperowanie tego przemysłu. Należy przytem podkreślić, że jak źródła surowców, tak i rynki zbytu znajdują się na drugim końcu Polski i przewóz przez to jest niezwykle drogi i uciążliwy.

Oderwanie od tutejszego przemysłu pojemnego rynku zbytu Prus Wschodnich i Brandenburgji w znacznej mierze jeszcze przyczynia się do trudnego stanowiska tutejszego przemysłu. Stąd wynikają zasadnicze postulaty naszego okręgu:

1) Obniżka taryfy na **węgiel** i osobliwie na **miał węglowy.** Pozatem obniżka taryfy na **koks hutniczy,** również przywożony do stacyj Grudziądz i Mniszek z Czechosłowacji.

Tutejszy przemysł z powodu modernizowania palenisk specjalnie zużywa miał węglowy. Przy cenie zł. około 11,— za 1 tonę przewóz kosztuje średnio około zł 15,—. Konieczna jest obniżka taryfy na miał o przynajmniej 30%.

2) Obniżka taryfy na przewóz **surowca żelaznego,** żelaza sztabowego, stali sztabowej,

lemieszy i odkładni, blachy żelaznej, blachy stalowej, oraz materjałów śrubowych do stacji Grudziądz i Mniszek.

3) Obniżka taryfy na przewóz **wypałków pirytowych** wewnątrz kraju, celem umożliwienia Polsko - Belgijskim Zakładom Chemicznym w Toruniu przewóz do hut górnośląskich.

4) Obniżka taryf na przewóz materjałów **budowlanych** do Gdyni i stacyj wybrzeża morskiego. Wobec tego, że rozbudowa Gdyni nie postępuje w tempie robudowy portu i sprawa ta jest stałą troską Rządu i sfer gospodarczych, należy ułatwić i przyśpieszyć tę rozbudowę drogą obniżenia stawek przewozowych na cegłę i to do 250 km, t. j. do odległości pasa wielkich cegielń, oraz dla wapna do 300 km. W ten sposób zapewni się zbyt materjałów budowlanych polskim zakładom, dystansowanym przez zakłady, należące do Gdańska i gdańskich organizacyj.

5) Obniżenie taryfy na przewóz **wyrobów ceramicznych** na dalsze odległości, celem umożliwienia nasycania rynków wschodnich nadmiarem wysokowartościowej cegły pomorsko - nadnoteckiej.

6) **Zniesienie łamanego obliczenia przewoźnego na linji Herby Nowe — Gdynia.**

7) **Obniżenie taryfy na przewóz drzewa olchowego** w szczapach dla wędzarń w Gdyni i na wybrzeżu morskiem.

8) Obniżenie kosztów i usprawnienia transportu **ryb morskich i przetworów rybnych.**

9) Dopuszczenie **specjalnych zleceń** nadawcy towaru przy przesyłkach wagonowych za zaliczeniem.

— — — — — — — —

Usprawnienie i ułatwienie w taryfie przeładunkowej w zakresie **żeglugi śródlądowej.**

Uwzględnienie lokalnych potrzeb w zakresie komunikacji samochodowej.

OBNIŻKA NA KOSZTY PRZEWOZÓW SAMOCHODÓW PRZEZ PORTY POLSKIE DO RUMUNJI.

Od dnia 1 listopada b. r. obniżone zostały o około 20 proc. stawki opłat przewozowych na przewóz samochodów przez porty polskiego obszaru celnego do Rumunji.

SPRAWY SZKOLNICTWA HANDLOWEGO

SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI ROCZNEJ 3-KLASOWEGO KOEDUKACYJNEGO LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI, WYGŁOSZONE DNIA 10-GO LISTOPADA 1935 R. PRZEZ P. O. DYREKTORA ALEKSANDRA LUDWIKA SZULCA Z OKAZJI OBCHODU ŚWIĘTA NIEPODLEGŁOŚCI I ŚWIĘTA LICEUM.

Ubiegły rok szkolny, będący drugi zkolei w życiu Liceum gdyńskiego, zaznaczył się dalszym rozwojem Zakładu, co znalazło, między innemi swój wyraz w uruchomieniu dwóch klas, do których z początkiem roku szkolnego zaczęło uczęszczać 40 uczniów i uczenic. Szczegółowe programy nauczania i wychowania zostały opracowane i zatwierdzone przez władze szkolne. Metody nauczania doznały pożądanego udoskonalenia i większego dostosowania do osiągnięcia koniecznych wyników w postępach uczącej się młodzieży.

W związku ze zwiększeniem się ilości młodzieży zamiejscowej, uruchomiony został internat dla uczniów w gmachu Obozu Emigracyjnego na Grabówku, gdzie zamieszkiwało w ciągu r. ub. przeciętnie 10 uczniów. Dzięki jednoczesnemu zwiększeniu się ilości młodzieży, mającej na miejscu rodziców i opiekunów, powstało przy Liceum — Koło Rodzicielskie. Równocześnie wzmogło się życie organizacyjne młodzieży Liceum przez rozwój takich organizacyj uczniowskich, jak: Bratnia Pomoc Uczniów Liceum Handlowego, Koło Szkolne L. M. i K. oraz Koło Szkolne Towarzystwa Popierania Budowy Publicznych Szkół Powszechnych.

W dniu 10 listopada r. ub. Liceum urządziło obchód Święta Niepodległości oraz uroczystej inauguracji Uczelni.

Bratnia Pomoc urządziła wzorem r. 1933, a więc drugą zkolei, sympatyczną uroczystość „Opłatka“ w dniu 15 grudnia r. ub. — oraz II bal reprezentacyjny w dniu 23 lutego r. b.

Dnia 15 kwietnia r. b. młodzież licealna udała się z wycieczką do Gdańska, gdzie zwiedziła miasto i port, a następnie Sopoty.

Pierwszą wielką wycieczkę morską odbyła młodzież naszego Zakładu do Kopenhagi, wyruszając z Gdyni na s/s „Pułaskim“ w dniu 10 maja r. b. W ciągu trzydniowego pobytu w Kopenhadze, wycieczka zwiedziła port, miasto i parę miejscowości na terenie Zelandji, poznając znaczną ilość objektów godnych widzenia. Przez cały czas wycieczką opiekował się specjalny delegat duńskiego ministerstwa oświaty, młodzieży zaś towarzyszyło kilka uczniów kopenhaskich szkół handlowych, z którymi nasza młodzież zadzierzgnęła węzły serdecznej przyjaźni i sympatji.

Dwa zdarzenia utkwiły na zawsze w pamięci uczestników naszej wycieczki. Chronologicznie pierwszym faktem były nasze

odwiedziny w Kobmandsskole, w kopenhaskiej szkole handlowej, gdzie po wymienieniu powitalnych przemówień, nacechowanych serdecznością z obu stron, oglądaliśmy niezwykle ciekawy film z t. zw. „szarego" życia codziennego Kopenhagi, nakręcony przez posterunkowego policji kopenhaskiej, sympatycznego p. Millera. Po zademonstrowaniu filmu młodzież polska powstała z miejsc i, pragnąc wyrazić swoją wdzięczność i uznanie za duńską gościnność, odśpiewała po duńsku jeden z duńskich hymnów p. t.: „Faedrelandsong". Wówczas to ponownie wstąpił na mównicę dyrektor kopenhaskiej szkoły i wzruszonym głosem oświadczył, że już wiele wycieczek cudzoziemskich przyjmowano w tej szkole, ale że żadna nie zrobiła tak wielkiego i sympatycznego wrażenia, oraz, że odwiedziny nasze pozostaną na zawsze we wdzięcznej pamięci obecnych Duńczyków.

Inne zdarzenie miało miejsce w dniu 13 maja, kiedy to poprzedzającej nocy nadeszła na statek żałobna wieść o śmierci Pierwszego Marszałka Polski ś. p. Józefa Piłsudskiego. Około godz. 10 wycieczka wraz z innymi pasażerami zgromadziła się na pokładzie, gdzie została odprawiona żałobna Msza św. do której służyło dwóch uczni Liceum, a po której poseł R. P. w Kopenhadze p. Sokolnicki odczytał orędzie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Tego samego dnia o godzinie 22-giej — s/s „Pułaski" odbił od brzegu, entuzjastycznie żegnany przez młodzież duńską okrzykami również i w języku polskim, których się nauczyła od naszej młodzieży, która zkolei odpowiadała okrzykami duńskiemi.

Należy zaznaczyć, że całkowity koszt wycieczki wynosił 76 zł od ucznia, co jednak wielu uczniów było w stanie pokryć jedynie dzięki pożyczkom uzyskanym we własnej organizacji Bratniej Pomocy. Fundusze zaś Bratniej Pomocy zostały zebrane z imprez dochodowych oraz składek członków dożywotnich, którymi są przeważnie wybitni przedstawiciele życia gospodarczego Gdyni. Niezwykle hojnem poparciem finansowem w r. ub. cieszyła się Bratnia pomoc ze strony p. Konsula Generalnego Inż. Napoleona Korzona. Również w związku ze wspomnianą wycieczką muszę dodać, że dojście jej do skutku zostało w wysokim stopniu ułatwione dzięki życzliwemu poparciu i ułatwieniom, jakich nie skąpił Konsul Królewsko - Duński w Gdyni p. Dyr. Lucjan Byczkowski.

Przy końcu ubiegłego roku szkolnego uczęszczało do obu klas Liceum 37 uczniów i uczenic, z czego uzyskało promocję do klasy II-ej 19, przyczem jeden z promowanych uczniów zmarł, jeden został wydalony, jedna uczenica przestała uczęszczać, 6 uczniów i uczenic promocji nie uzyskało i jeden z pośród nich został również wydalony. Do klasy III-ej uzyskało promocje 7, w tem 2 warunkowo, z pośród zaś 5 pozostawionych na drugi rok 2 zostało wydalonych. Powyższa statystyka wskazuje, że jakkolwiek w ub r. szkolnym była stosunkowo niedostateczna ilość uczniów w Liceum, to jednak Rada Pedagogiczna stała zawsze na stanowisku, że okoliczność ta nie mogła mieć żadnego wpływu na należyty poziom naukowy i wychowawczy naszego Zakładu.

W naszem Liceum istnieje co roku w ciągu pierwszych tygodni roku szkolnego pewna fluktuacja w ilości uczęszczającej młodzieży, co jest spowodowane tem przedewszystkiem, że Liceum gdyńskie, jako jedyny w Polsce zakład naukowy o specjalizacji w handlu morskim, ściąga do siebie młodzież nietylko ze wszystkich stron Polski, ale i z zagranicy, która niejednokrotnie jest zmuszona przybywać do nas z opóźnieniem, z drugiej zaś strony — nie zawsze jest w stanie sprostać materjalnym warunkom bytu oraz nowym wymaganiom naukowym szkoły zawodowej.

W b. r. szkolnym było nowo przyjętych 37 uczniów i uczenic do kl. I. Na dzień 1 listopada br. ilość ta się ustabilizowała łącznie z powtarzającymi kl. I. na 33, w tem 12 uczenic i 21 uczniów, w klasie zaś II. 19 uczniów, w tem 2 uczenice. W ten sposób obecnie Liceum nasze liczy 38 uczniów i 14 uczenic — razem 52 uczniów i uczenic.

Ciekawą statystykę reprezentuje młodzież według stałego miejsca zamieszkania oraz struktury zawodowej rodziców uczniów i uczenic Liceum gdyńskiego. Wskazuje ona na coraz bardziej przenikające i rozszerzające się zainteresowania sprawą kształcenia młodzieży w kierunku handlowo - morskim w różnych klasach społecznych i to nietylko w Polsce, ale i poza jej granicami.

Na 52 uczniów i uczenic Liceum z Gdyni pochodzi 11, z powiatu morskiego 5, z pozostałej części województwa pomorskiego 8, z woj. poznańskiego 1, z woj. warszawskiego 8, z wojew. łódzkiego 7, z innych województw centralnych 2, z województw południowych 4, z Kresów Wschodnich 4, z zagranicy 2.

Na 52 uczniów i uczenic Liceum jest dzieci urzędników 7-ro, nauczycieli 3, wojskowych 2, rolników 4, kupców 14, rzemieślników 6, robotników 2, kapitalistów 4, emerytów 4, wolnych zawodów 2, innych zawodów 4.

43 uczniów i uczenic należy do wyznania rzymsko - katolickiego, 2 do wyznania grecko-katolickiego, 4 do wyznania ewangelicko-augsburskiego, 1 do wyznania prawosławnego i 2 do wyznania mojżeszowego.

Wśród uczniów jest jeden obywatel litewski, jeden obywatel łotewski i jeden obywatel Stanów Zjedn. A. P.

Warunkiem przyjęcia do Liceum jest ukończenie przynajmniej 6 klas gimnazjal-

nych starego typu, lub szkoły równorzędnej. Przeważająca większość posiada ukończone 6 klas gimnazjum, 4 ukończyło szkoły handlowe, 3 — 3 kursy seminarjum nauczycielskiego i 9 ukończyło 7 wzgl. 8 klas gimnazjum w tem 1 maturzysta.

Dzięki wykończeniu nowego gmachu przez Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej, umieściliśmy w nim z początkiem bieżącego roku szkolnego internat, który liczy obecnie 19 uczniów Liceum, oraz uruchomiliśmy nowy internat dla dziewcząt, w którem znalazło narazie pomieszczenie 7 naszych uczenic.

W bieżącym roku szkolnym klasa 3 nie została uruchomiona ze względu na zbyt małą ilość uczniów promowanych w roku ubiegłym do tej klasy, co zkolei spowodowane zostało tem, że klasa ta rekrutowała się z 1-go rocznika Liceum, powołanego do życia w dniu 12 sierpnia 1933 r., kiedy to nie było dosyć czasu na zorganizowanie odpowiedniej propagandy przed początkiem roku szkolnego, przypadającym na dzień 20 sierpnia. To też w pierwszym roku szkolnym uczęszczało jedynie 15 uczniów i uczenic, z których w drugiej klasie pozostało, jak już zaznaczyłem, tylko 12, promowanych zaś zostało do klasy 3 siedmiu. Jakkolwiek zgłosiło się w ciągu lata dodatkowo do klasy III-ej — 4 absolwentów 2-letnich Liceów z Poznania, Bydgoszczy, Warszawy i Lwowa, to jednak liczba łączna 11 uczniów była niższą od wymaganego przez władze szkolne minimum w ilości 15 uczniów.

Od przyszłego roku szkolnego 3 klasa Liceum będzie miała charakter fakultatywny. W ten sposób, tak, jak zresztą dotychczas, kurs nauki w pierwszych 2 latach będzie obejmował wykształcenie ogólno - zawodowe, przy uwzględnieniu jednak zagadnień z dziedziny handlu morskiego, oraz będzie stanowił niezbędne uzupełnienie wykształcenia ogólnego, analogicznego w kilku przedmiotach do programów klasy 7 i 8 gimnazjum starego typu. To też po 2 latach nauki uczniowie będą zdawać egzamin, stanowiący maturę licealną, a dający wszystkie prawa cywilne i wojskowe, przysługujące 2-letnim Liceom. Natomiast klasa 3 naszego Liceum będzie stanowiła nadbudówkę, poświęconą wyłącznie zagadnieniom handlowo - morskim i pokrewnym. Sprawa powyższej reorganizacji struktury nauk naszego Liceum znajduje się obecnie na najlepszej drodze ostatecznego załatwienia ze strony władz szkolnych.

Różnica pomiędzy 2 letnim kursem nauk naszego Liceum, nie mówiąc już o 3-ej klasie specjalnej, która w szkolnictwie handlowem stopnia licealnego nie ma dzisiaj w Polsce precedensu, a 2 letniemi liceami handlowemi polega nietylko na tem, że program naszego Liceum uwzględnia zagadnienia handlowo - morskie, ale i również na tem, że naszym bezpośrednim celem naukowym i wychowawczym jest przygotowanie młodzieży do pracy zawodowej w przedsiębiorstwach w ten, czy inny sposób związanych z portem, a więc znajdujących się w specjalnych warunkach pracy i mających w stosunku do pracowników specjalne wymagania. To też konieczność osiągnięcia tego zadania zmusza nas do bliższego zaznajomienia młodzieży z zagadnieniami portowemi w Gdyni i Gdańsku, oraz zagranicą, czego przykładem jest wspomniana wycieczka do Kopenhagi.

Z tego powodu są wprowadzone w Liceum gdyńskiem dwa języki obce: angielski i niemiecki, tak potrzebne w handlu morskim, i dlatego obowiązujące wszystkich uczniów, w przeciwieństwie do jednego języka obcego w innych dwuletnich liceach. W b. r. szkolnym zostały ponadto wprowadzone nadobowiązkowe języki włoski i rosyjski, wprowadzenie zaś francuskiego jest kwestją najbliższej przyszłości. Z tego samego względu dokładamy starań, aby młodzież odbywała w czasie wakacyj letnich praktyki w przedsiębiorstwach portowych, które są uzyskiwane dzięki poparciu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Usiłowania nasze już wydały pożądane wyniki, gdyż obecnie wszyscy prawie zeszłoroczni absolwenci dwuletniego kursu nauk naszego Liceum mają posady, otrzymując od kilkudziesięciu do 175 zł. miesięcznie, co po parumiesięcznych praktykach oraz w obecnych kryzysowych czasach masowego bezrobocia nawet wśród ludzi z wyższem wykształceniem lub dłuższą praktyką zawodową jest objawem całkowicie zadawalającym.

Jednakowoż, nie ziszczenie marzeń o ciepłej posadce przy biurku, marzeń, pokutujących niestety szeroko w naszem społeczeństwie, jest końcowym celem, jaki winien przyświecać naszym absolwentom, lecz osiągnięcie stanowisk samodzielnych i kierowniczych w życiu gospodarczem, rozwinięcie szeroko zakrojonej własnej inicjatywy i energji w tylu dziedzinach handlu morskiego, które leżą jeszcze odłogiem i czekają na wiele przedsiębiorczych jednostek — oto zadania, do spełnienia których przeznaczamy przynajmniej najzdolniejszych z naszych przyszłych absolwentów.

Żadna, najlepsza nawet na świecie, szkoła handlowa nie jest w stanie wyprodukować gotowych kupców, a cóż dopiero mówić o kupcach morskich, na skalę międzynarodową, których tak bardzo potrzebuje Polska. Minie zpewnością jeszcze szereg lat, zanim pierwsi z absolwentów Liceum gdyńskiego zaczną stawiać pierwsze samodzielne kroki w handlu morskim. Lecz chwila ta musi nastąpić i nastąpi, a Liceum gdyńskie będzie uważało swoje zadanie za spełnione w przeszłości, jeżeli nawet nieznaczny odsetek z pośród jego byłych uczniów zacznie realizować własną inicjatywą i pracą końcowy etap zadań go-

spodarczych Rzeczypospolitej w dziedzinie handlu morskiego, wynikających z dostępu do morza, posiadanie własnego portu i własnej floty handlowej.

Liceum nasze opiera swój byt materjalny w pewnej części na opłatach za naukę uczniów, oraz, w lwiej części, na subwencjach władz szkolnych, które będąc wyrazem polityki oświatowy gospodarczej Państwa, popierają w sposób zupełnie specjalny Liceum Handlowe w Gdyni, nie skąpiąc swej życzliwości w stosunku do potrzeb i postulatów naszego Zakładu. To też wyrażam niepłonną nadzieję, że młodzież Liceum, pamiętając stale o ofiarach Państwa i swoich rodziców lub opiekunów, łożących na koszta jej utrzymania, wychowania i wykształcenia, nie zawiedzie pokładanego w niej zaufania nietylko w czasie pobierania nauki, ale i również w przyszłości przy spełnianiu wielkich zadań, które podejmuje się osiągnąć.

Na zakończenie nie mogę pominąć okazji, ażeby nie wspomnieć jeszcze o jednem. Od chwili utworzenia Liceum Handlowego w Gdyni w ciągu 2 lat dyrektorem jego był pan dyr. Józef Kawczyński, który mimo piastowania urzędu wicedyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, znajdował zawsze dość czasu i energji, aby, otaczając życzliwą opieką wiotki organizm młodej szkoły, Liceum mogło wyrosnąć i spotężnieć pod Jego kierownictwem. Z chwilą przyjęcia zaszczytnego pełnienia obowiązków dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, stało się fizyczną niemożliwością dla p. dyr. Kawczyńskiego bezpośrednie kierowanie naszem Liceum. Jednakowoż p. dyr. Kawczyński łaskawie przyrzekł nietylko dalszą życzliwą opiekę nad naszym zakładem, ale i również swoją współpracę w dziele kształcenia młodzieży.

Sądzę, iż będę wyrazem uczuć zarówno grona nauczycielskiego, jak i rodziców oraz młodzieży, jeżeli na tem miejscu złożę nasze gorące podziękowanie p. dyr. Kawczyńskiemu za jego prawdziwie serdeczny i zawsze życzliwy stosunek do nas.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA.

— **CENY SOLONYCH ŚLEDZI.** Ostatnie notowania solonych śledzi w porcie rybackim w Gdyni, z polskich połowów wolne od cła i zaimportowane oclone, loco port. Ceny rozumieją się za całą beczkę w złotych.

1. Polskie połowy „Mewa“: Yarmoutskie matties FF 65, small matties FF 62, małe K — 59, puste FF C 55, takież FF K 51, szkockie: small matties FF 60, takież marki K. T. 48.

2. Importowane yarmoutskie: matfulls I trade 75, takież matties 69, takież small matties 66. Matties ordinary 65. Trójka 72. Stare yarmuotskie 45—55 zależnie od gatunku.

3. Importowane szkockie: Wick-Stronsay matties I trade 75, takież matfulls 78. Lerwick matties I trade 70, takież matfulls 73.

Matjasy: Stornoway large matjes za dwie półbeczki 130 (Lerwick 108), takież selected 120, Lerwick selected 98, takież medium 110, Lerwick medium 86.

4. Islandzkie autentyczne matjasy 130, norweska imitacja. — myte 105.

5. Norweskie: Sloe 500/600 sztukowe i 600/700 sztukowe 45. Vaar 500/600 sztukowe i 600/700 sztukowe 45. Śledzie cięte wszelkich wielkości 80.

Śledzie solone z polskich połowów „Mewy“ nie mogą pokryć coraz to zwiększającego się zapotrzebowania na te śledzie. Sytuacja ta nakłoniła jednego z hurtowników w Łodzi (A. J. Berger — Zgierska 18) do wypuszczenia na rynek fałsyfikatów beczek polskich. Na starych a tanich śledziach holenderskich, niesumienna ta firma oznacza beczki napisem **Polskie — Mewe** albo **Polskie — Mewer,** spekulując na to, że te śledzie zeszłoroczne holenderskie uda się sprzedać jako śledzie z polskich połowów na Morzu Północnem. Przeciw tej nielojalnej konkurencji wszczęto już dochodzenia.

Należy mieć jednakże na uwadze, że ostatnio wprowadzone oznaczenia „Mewy“ swoich śledzi znakami przypominającemi całkowicie śledzie holenderskie ułatwiają naśladownictwo przy pomocy starych śledzi holenderskich i przyczyniają się poniekąd do ich powodzenia.

— **KARTEL PUSZEK BLASZANYCH UNIEMOŻLIWIA EKSPORT KONSERW SZPROTOWYCH.** — Eksport konserw szprotowych w oliwie, posiadając duże a niewyzyskane możliwości, napotyka w swych usiłowaniach na duże przeszkody na gruncie własnym w kraju. Omawialiśmy już trudności otrzymania kredytu na rozbudowę urządzeń produkcyjnych. Nie mniej ważnem zagadnieniem to zabezpieczenie dla przemysłu konserwowego odpowiedniej ilości oleju soja, którego katastrofalny brak grozi wobec zarządzeń Ministerstwa Rolnictwa.

Jeszcze większym hamulcem dla możliwości eksportowych okazało się utworzenie w Warszawie kartelu sprzedaży puszek blaszanych t. zw. C.B.S., tj. centralnego biura sprzedaży opakowań blaszanych. Utworzenie tego monopolu, opartego na daleko posuniętej biurokracji, pociągnęło za sobą podrożenie natychmiastowe puszek do konserw. Dla eksportu konserw szprotowych koszta puszek są bardzo ważnym składnikiem. Przy cenie 45 gr za szproty w oliwie na puszkę przypadało 15 groszy, a po utworzeniu się kartelu nawet 18 gr. Dalszym rezultatem tego kartelu stało się zupełne nie liczenie się z wymaganiami odbiorców puszek. Klijent nie może stawiać teraz żadnych wymagań. Gdy dawniej poszczególne fabryki puszek kredytowały bardzo poważnie przemysł konserwowy, to obecnie kartel

żąda nietylko gotówkowej sprzedaży, ale nawet wysyłania naprzód zaliczek na zamówienia. Gdy dawniej wytwórnia konserw w Gdyni mogła otrzymać zamówione puszki w ciągu kilku dni, to obecnie biurokracja kartelowa wymaga czasu kilku miesięcy. Zapewne nie lepiej wygląda obsługa potrzeb przemysłu konserwowego jarzyn, owoców, mięsa itp.

Należy przypuszczać, że akcja czynników rządowych nie zapomni również o tem nowym, a tak bardzo już szkodliwym kartelu opakowań blaszanych.

(Komunikat Portu Rybackiego).

— **MIĘDZYMINISTERJALNE KŁOPOTY POLSKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.** Niezwykle interesujący materjał otrzymała Międzyministerjalna Komisja w Gdyni z dziedziny polskiego rybołówstwa morskiego. Okazuje się bowiem, że dotychczas celowe wysiłki w tem ważnem dziale naszej gospodarki dokonywane przez jedno Ministerstwo, nie mogły być realizowane ze skutkiem wobec braku uzgodnienia i zrozumienia w innych Ministerstwach.

Tak więc naprzykład wysiłki jednego Ministerstwa przy tworzeniu polskiego rybołówstwa śledziowego na Morzu Północnem, zostały bez pożądanego rezultatu, gdyż inne resorty prowadziły akcję mającą na celu zniszczenie tego rybołówstwa.

A w rybołówstwie przybrzeżnem wspaniały rozwój połowów szprotów nie znajduje zrozumienia i poparcia innych Ministerstw. Rolnictwo nie godzi się na przywóz dostatecznej ilości surowca potrzebnego do wyrobu oleju soja dla przemysłu konserwowego, a Komunikacja ustaliła taryfy uniemożliwiające korzystając z tego najtańszego pokarmu najszerszych warstw ludności w okolicach dalej od brzegu morskiego położonych.

Jedno Ministerstwo wydaje sumy miljonowe, budując chłodnie rybne i magazyny śledziowe w porcie rybackim Gdyni celem tworzenia własnego ośrodka dla importu towarów rybnych, podczas gdy inne resorty rozwój aparatu importowego, stworzony dużym wysiłkiem i wielkiemi kosztami, utrudniają i uniemożliwiają. I jeżeli np. w Gdańsku importerzy dzięki dewaluacji guldena uzyskali niższe koszta robocizny dla wykwalifikowanych robotników, to w Gdyni równocześnie koszta robocizny wzrastają, bo zakazuje się zatrudnianie, wyszkolonych i wykwalifikowanych robotników, a każe się zatrudniać robotników bez kwalifikacji ale za to z kartami portowemi. Gdy w Gdańsku niema świadectw przemysłowych, to w Gdyni u jednego z importerów śledziowych przeprowadza się egzekucję skarbową w sprawie spornej i niewyjaśnionej (wykupiono niższą kategorję świadectwa przemysłowego). Zezwolenia przywozowe otrzymują importerzy w Gdańsku szybko i sprawnie, podczas gdy importerzy w Gdyni potrzebują na to samo całe tygodnie czasu, co połączone jest z dużemi kosztami interwencji telefonicznych i telegraficznych. Przyznane już zezwolenia przywozu bardzo nieraz długo spoczywają w kancelarjach nie mogąc się doczekać ekspedycji do Gdyni.

Tych kilka przykładów wystarczy dla zorjentowania się w dotychczasowych niedomaganiach tej jednej dziedziny na terenie morskim i jak wielkie nadzieje pokładać należy w pracach obecnych czynników rządzących celem usunięcia tych dysproporcji.

(Komunikat Portu Rybackiego).

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

POŁOŻENIE NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU.

(Według danych Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu).

Miesiąc październik jest okresem największego nasilenia eksportowego w zakresie ziemniaków. Ceny w tym czasie się rokrocznie stabilizują ze względu na to, że jest to okres wykonywania umów z poprzednich miesięcy.

Należy stwierdzić, że już obecnie posiadamy dostateczne materjały statystyczne, wykazujące, że zbiór ziemniaków w Polsce był obfity i prawie wyłącznie ze względu na województwo poznańskie w sumie globalnej obniżył się około 10 proc. Szczególnie drobne warsztaty rolne posiadają dosyć towaru i jakościowo dobrego.

Podaż ziemniaków była dostateczna, jednak nie wykazywała takiej nerwowości jak w roku ubiegłym w sezonie jesiennym. — Wpływają na to 3 okoliczności:

a) potrzeba przechowania ziemniaków na paszę w związku z konjunkturą hodowlaną,

b) przeświadczenie, że ceny wiosenne będą wyższe od jesiennych,

c) że ze względu na suszę rolnik ma ułatwiony zbyt ziemniaków.

Nie wdając się w ocenę tych przesłanek, należy podkreślić, że dwie ostatnie mogą być zawodne.

W pierwszej połowie października ceny hurtowe wykazywały poziom dość wysoki. Płacono według oficjalnych notowań giełdowych zł. 4.25 — 5.25 za 100 kg. ziemniaków franko giełda. Przy tym parytecie producent w hurcie otrzymywał przeciętnie zł. 4.— za 100 kg. (od ceny giełdowej należy bowiem odliczyć koszty przewozu kolejowego około zł. 1.—). W drugiej połowie października wbrew oczywistej sytuacji rynkowej ceny giełdowe — wprawdzie nietransakcyjne, ale orjentacyjne — obniżyły się od zł. 3.75 — 4.25 za 100 kg. parytet giełda. Po tych cenach członkowie Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu nie nabywali, płacąc z reguły ceny wyższe w przecięciu zł. 3.80 — 4.— za 100 kg. dla producenta.

W październiku wyszły znaczniejsze transporty sadzonek zagranicę, a mianowicie

do Belgji, Francji, Portugalji, Szwajcarji, Włoch. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt skoncentrowania się wszystkich najpoważniejszych eksporterów ziemniaków w ogólnopolskim Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu. Przedewszystkiem skupia Związek Eksporterów Ziemniaków poznańskich i pomorskich eksporterów. Poza Związkiem prawie niema eksporterów ziemniaków, szczególnie sadzeniaków.

Sadzeniaki kwalifikowane osiągnęły najniższą cenę zł. 6.25 i to na pierwsze odsiewy wysoko gatunkowe i znakomicie przygotowane do eksportu. Nieuznane sadzeniaki były nabywane przeważnie w tej samej cenie co jadalne. Zainteresowanie się zagranicy polskiemi sadzeniakami dzięki intensywnie prowadzonej zagranicą propagandzie związku branżowego, jest znaczne. Za moment bardzo utrudniający kalkulację eksportową przyjąć należy wygórowaną cenę worków, szczególnie lepszych, oraz za wysokie przewozowe kolejowe.

Ceny ziemniaków jadalnych w detalu rynkowym i sklepowym wahają się w granicach zł. 4.— do 5.— za 100 kg. loco piwnica.

PRZETARGI I DOSTAWY

PRZETARGI NA RÓŻNE MATERJAŁY DYR. P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) czyściwa bawełnianego;
2) filców prasowanych i izolacyjnych;
3) odlewów stalowych i maźnic stalowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dn. 3. XII. 1935 r. (poz. 1), 17. XII. 35 (poz. 2) i 20. XII. 35 r. (poz. 3).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 250 z dnia 30-go 10. 1935 r.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	18. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	20. 11.
s/s CIESZYN*	25. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	27. 11.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	29. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	18. 11.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	20. 11.
s/s CIESZYN*	25. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	27. 11.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	9. 12.
		ŁOTWA		
s/s ACHILLES*	18. 11.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ACHILLES*	18. 11.
s/s SIRIUS*	25. 11.	co tydzień	s/s SIRIUS*	25. 11.
		Ryga		
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	8. 12.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	24. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	27. 11.
	8. 12.	co 2 tygodnie		11. 12.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	24. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	27. 11.
	8. 12.	co 2 tygodnie		11. 12.
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	19. 11.
	7. 12.	co 8 dni		7. 12.
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	8. 12.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	23. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	26. 11.
	7. 12.	co 14 dni		10. 12.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	19. 11.
	7. 12.	co 10 dni		7. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	28/30. 11.
	11. 12.	co 2 tygodnie		12. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	18. 11.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	18. 11.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS	19. 11.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS	19. 11.
s/s ALEXANDRA	23. 11.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	23. 11.
s/s TCZEW	26. 11.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	26. 11.
s/s ALBERT	30. 11.	2 razy w tygodniu	s/s ALBERT	30. 11.
		Bremen		
s/s ACHILLES*	18. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ACHILLES*	18. 11.
s/s SIRIUS*	25. 11.	co tydzień	s/s SIRIUS*	25. 11.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	20. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	21. 11.
	27. 11.	co tydzień		28. 11.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	29. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	29 11.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	18. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	18. 11.
s/s AKERSHUS	25. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	25. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	19. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	25. 11.
		co 2—3 tygodnie		
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	18/20. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	21. 11.
		co 2 tygodnie		
s/s BALTONIA*	25/27. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	s/s BALTONIA*	28. 11.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	18/20. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	21. 11.
s/s LUBLIN*	25/27. 11.	co tydzień	s/s LUBLIN*	28. 11.
s/s SVANHOLM	20. 11.	**Manchester/Liverpool**	s/s SVANHOLM	20. 11.
s/s KATHOLM	27. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KATHOLM	27. 11.
s/s UFFE	4. 12.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	4. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		**KRAJE I PORTY** **Agenci linij w Gdyni**	**Odjazdy z Gdyni** *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	23. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	23. 11.
s/s HAARLEM	30. 11.	co tydzień	s/s HAARLEM	30. 11.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	18. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	18. 11.
s/s FAUNA	25. 11.	co tydzień	s/s FAUNA	25. 11.
		Rotterdam		
s/s PUCK	19. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	20. 11.
s/s CHORZÓW	26. 11.	co tydzień	s/s CHORZÓW	27. 11.
s/s NIOBE	18. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NIOBE	18. 11.
s/s PRIAMUS	25. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	25. 11.
s/s BUSSARD	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	21. 11.
s/s BUTT	2. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	2. 12.
s/s WIBORG	ok. 22. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 22. 11.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	19. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	20. 11.
s/s ŚLĄSK*	26. 11.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	27. 11.
s/s BUSSARD	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	21. 11.
s/s BUTT	2. 12.	co 10—11 dni	s/s BUTT	2. 12.
		(Rummel & Burton)	s/s SONGDAL	26. 11.
—		co 3 tygodnie	s/s EIKHAUG	17. 12.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	19. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	23. 11.
	13. 12.	co 2 tygodnie		7. 12.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN	24. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	25. 11.
s/s MAGNUS	8. 12.	co 2—3 tygodnie	s/s MAGNUS	9. 12.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — **Lizbona — Sevilla — Gibraltar —** **Casablanca — Mazagan — Mogador—** **Port Lyautey — Laroche — Rabat —** **Saffi — Agadir — Villa Alhucemas —** **Tetuan — Fedhala**		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s MELILLA	22. 11.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
s/s NEPTUN	26. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s IBERIA	25. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s PALERMO	27. 1.
s/s BROHOLM s/s TOMSK	13. 12. 12. 1.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM s/s TOMSK	13. 12. 12. 1.
s/s CITTA DI BERGAMO	16. 11.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	17. 11.
s/s NORRUNA m/s NORDLAND* m/s VIKINGLAND*	20. 11. 29. 11. 2. 12.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s VASALAND* s/s FRYKEN m/s NORDLAND* m/s VIKINGLAND*	13/16. 11. 24. 11. 1. 12. 13/14. 12.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL s/s EIKHAUG	26. 11. 17. 12.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	20/21. 12.
		B. Porty dalsze		
s/s CLIFFWOOD* s/s SAGAPORACK*	25. 11. 7. 12.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CARPLAKA* s/s SCANYORK* s/s CLIFFWOOD*	23. 11. 27. 11. 7. 12.
m/s PIŁSUDSKI*	26. 11. 21. 12.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	30. 11.
s/s MELILA	22. 11.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILA	22. 11.
m/s PACIFIC	**4. 12.**	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SUECIA	13. 11.
s/s ORIENT s/s HERAKLES s/s ATLANTA s/s EQUATOR	25. 11. 11. 12. 25. 12. 12. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MODESTA	25. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques	
m/s HAMMAREN 28. 11. m/s KLIPPAREN 24. 12. m/s HAMMAREN 1. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN 28. 11.
	Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)	
—	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s GLENAPP 25. 11. s/s CITY OF HEREFORD 30.11.
	Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon	
—	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s RINDA 20. 12.
	PORTY GULFU	
m/s TORONTO 17. 11. m/s UDDEHOLM 19. 11. m/s RYDBOHOLM 4. 12.	**Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TOLEDO 14. 11.
—	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 listopada:

s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinek dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BRISK lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Bergenske.
s/s ACHILLES lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s CARSTEN RUSS dodatk. lin. po saletrę do portów Finlandji, Lenczat.
s/s EGON z portów zachodnio-szwedzkich dla wyład. i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.
s/s HELGA FERDINAND z rudą, Lloyd Bałtycki.
s/s BRAVORE ze złomem, PAM.
s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.
s/s FINSE z drobnicą, Behnke & Sieg.
s/s ESBJÖRN po węgiel. Rothert & Kiłaczycki.
s/s ROMEO po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s WESTPHALIA lub LOTTE HALM po cukier, Behnke & Sieg.
s/s SCANDIA po węgiel, Speed

19 listopada:

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska
s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji. tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po wyładowaniu tam i ładowaniu do Londynu, po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładowania, oraz przyjęcia pasażerów i emigrantów, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
m/s UDDEHOLM lin. z portów zat. Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania, Bergenske.

20 listopada.

s/s NORRUNA lin. z portów Lewantyńskich tylko dla wyładowania, Polska — Lewant.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopehagi dla wyład. i ładowania. Reinhold.
s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po wyładowaniu tam i ładowaniu do Hull, po ładunek do Hull. Polbrit.
s/s ORIENT po węgiel, Speed.
s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.
s/s HELGA FERDINAND po wyładowaniu rudy staje pod ładunek węgla. Rummel & Burton.

21 listopada:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Wolff.
s/s MONA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s SKAGATIND po węgiel. Bergenske.
s/s SENANG po ładunek żelaza. Behnke & Sieg.

22 listopada:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s MELILLA lin. po ładunek do portów Hiszpanji, Portugalji i Marokka.
s/s KRISTINE I po cukier. Behnke & Sieg.
s/s GLÜCKAUF po węgiel. Bergenske.

23 listopada:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku. Amer. Sc. Line.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku/Filadelfji via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s FYLLA po cukier, PAM.
s/s BRITT po węgiel, Bergenske.
s/s SKODSBORG po węgiel. Bergenske.
s/s KORSBERG po węgiel, PAM.
s/s WILNO po węgiel. PAM.

24 listopada:

s/s FALKEN lin. z Rygi. Liepaji i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s FRYKEN lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Polska — Lewant.
s/s CITY OF HEREFORD lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania do portów bałtyckich i francuskich, Reinhold.
s/s JANIS FAULBAUMS po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s RIBERSBORG po węgiel. PAM.

25 listopada:

s/s BALTONIA lin. (lub 26-go via Gdańsk) z Londynu z towarami; przed odejściem do Gdańska i powrotem stamtąd — tylko do wyładowania. Pol. Z. Korp. Bałt.
s/s LUBLIN lin. (lub 26/27 via Gdańsk) z Hull z towarami: przed odejściem do Gdańska i powrotem stamtąd — tylko do wyładowania, Polbrit.
s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska, dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. zach.-norweska, tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s MODESTA, lin. po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Tallinna/Helsinek dla wyładowania. Żegluga Polska.
s/s IBERIA, lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s FAUNA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ORIENT lin. z portów Am. Południowej dla wyładowania, Bergenske.
m/s WERNER VIMAN ze złomem, PAM.
s/s OSBUR po węgiel, Rummel & Burton.
s/s BERTA po węgiel, Speed.
s/s ZEPHYROS po węgiel. Behnke & Sieg.
s/s SÄRIMNER z rudą. Behnke & Sieg.
m/s HAGAR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s VASSILIOS A. POLENES, po węgiel. Behnke & Sieg.

26 listopada:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pas., pocztą i towarami, Gdynia Ameryka, Linje Żeglugowe.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s SENGDAL lin. po ładunek do Jaffy. Haify. Beirut i Aleksandrji. Rummel & Burton.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
ż/m SURSUM CORDA po ładunek żelaza. Behnke & Sieg.